

SCHRIFTELIJKE VRAAG P-6355/08
van Sepp Kusstatscher (Verts/ALE)
aan de Commissie

Betreft: TEN-T project nr. 1: BBT

Een van de belangrijkste onderbouwingen voor het project van de Brenner-basistunnel vormt de zogenoemde "Progtrans-Studie" ([www.bbt-se.com/studien-Verkehrspronosen am Brenner Korridor](http://www.bbt-se.com/studien-Verkehrspronosen-am-Brenner-Korridor)). In deze studie wordt het aantal passagiers op het traject München-Verona voor 2030 op zes tot acht miljoen geraamd.

In dit verband gezien is het onverklaarbaar hoe dan de winterdienstregeling voor 2008/2009 van de Italiaanse staatsspoorwegen Trenitalia tot stand is gekomen, omdat hieruit blijkt dat nog eens twee Eurocity-verbindingen op het Brennertraject tussen München en Verona zijn opgeheven, zodat de dagelijkse rechtstreekse verbindingen tussen München en Verona tot vijf treinparen beperkt worden.

1. Hoe kan de Commissie verklaren dat in officiële studies wordt uitgegaan van een groot passagiersaanbod voor dit traject, terwijl in werkelijkheid de aantallen passagiers blijkbaar teruglopen, omdat er anders toch nauwelijks treinverbindingen zouden worden opgeheven? Heeft de Commissie de beschikking over de aantallen reizigers op het traject München-Verona en de ontwikkeling daarvan in de afgelopen vijf jaar?
2. Is er bij de beoordeling van het BBT-project rekening mee gehouden dat de werkelijke aantallen passagiers afwijken van de gegevens uit de hierboven aangehaalde studie?
3. Hoe beoordeelt de Commissie in het algemeen de zeggingskracht van de Progtrans-Studie als besluitvormingsbasis voor omvangrijke, dure en naar verwachting verlies opleverende spoorweginfrastructuren zoals de BBT?