

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1105

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de voortgang van de capaciteitsverhoging op de Valleilijn*. (ingezonden 10 januari 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 februari 2014).

Vraag 1

Wat is de laatste stand van zaken in de planning en de financiering van de capaciteitsverhoging op de Valleilijn (bouw Barneveld Zuid, capacitaire inpassing Hoevelaken en Barneveld Zuid, oplossen overbelastverklaringen en doortrekken kwartierdienst tot Ede-Wageningen)? Kunt u een overzicht geven van de wijzigingen in deze planning sinds 2005?

Antwoord 1

Feitelijk is er geen sprake van een voornemen tot capaciteitsverhoging van de Valleilijn, maar van een afspraak tussen IenM en Gelderland om de robuustheid van de Valleilijn te verhogen. Eén van mijn voorgangers heeft naar aanleiding van de Quick scan decentraal spoor uit 2008 samen met de provincie Gelderland in 2009 besloten tot deze robuustheid verhogende maatregelen om de opening en bediening van de nieuwe stations Hoevelaken en Barneveld Zuid mogelijk te maken zonder inbreuk te doen op de betrouwbaarheid van de dienstregeling op het traject Barneveld Noord-Amersfoort van het hoofdrailnet (HRN). Daar is gezamenlijk via 50/50 cofinanciering een taakstellend budget voor afgesproken van € 11,5 mln. incl. btw. In goed overleg tussen ProRail, Gelderland, IenM, Connexxion en NS is na uitgebreid vooronderzoek besloten tot het treffen van een viertal maatregelen om de robuustheid van de Valleilijn te vergroten, m.n. door snelheidsverhoging. De studie naar deze maatregelen bevindt zich inmiddels in de fase van de planuitwerking.

De actuele stand van zaken van de genoemde projecten op de Valleilijn is als volgt:

Bouw nieuwe halte Barneveld Zuid: de halte is in de realisatiefase. Op 2 december 2013 is de realisatieovereenkomst tussen de gemeente Barneveld en ProRail ondertekend. Volgens de planning kunnen de treinen vanaf eind februari 2015 bij de halte stoppen.

Inpassing station Barneveld-Zuid: De nieuwe halte Barneveld Zuid kan volgens de huidige inzichten van ProRail van meet af aan 4x per uur bediend

worden vanuit Amersfoort en richting Amersfoort. Voor de bediening van Barneveld Zuid zijn dus geen capacitaire maatregelen nodig.
Inpassing station Hoevelaken: het station Hoevelaken is op 8 december 2012 geopend. De bediening van het station past in de dienstregeling.
Oplossen overbelastverklaring: ProRail heeft naar aanleiding van de overbelastverklaring van 4 april 2011 een capaciteitsvergrotingplan Amersfoort-Barneveld opgesteld. In dat plan is geconcludeerd dat de kosten van de maatregelen die genomen moeten worden om de overbelastverklaring op te lossen, de baten overtreffen. Om die reden heeft ProRail geadviseerd deze maatregelen vooralsnog niet te realiseren.
Doortrekken kwartierdienst tot Ede-Wageningen: ProRail heeft op verzoek van de provincie Gelderland en Connexxion verkend welke maatregelen genomen moeten worden om de kwartiersdienst op de Valleilijn door te trekken naar Ede Wageningen. Het laatste conceptrapport is in januari 2014 aan de provincie aangeboden.

Vraag 2

Klopt het dat station Barneveld Zuid nog steeds zal worden opgeleverd in februari 2015 maar dat de noodzakelijke capaciteitsmaatregelen om ook voor dit traject niet slechts een halfuursdienst maar een kwartiersdienst te kunnen rijden, dan nog niet genomen zijn maar opnieuw enkele jaren vertraging hebben opgelopen en pas op zijn vroegst in 2018 klaar kunnen zijn? Wat is de reden van deze nieuwe vertraging?

Antwoord 2

Het klopt dat de halte Barneveld Zuid vanaf eind februari 2015 bediend kan worden. De volledige afbouw van het station vindt na deze datum plaats. De nieuwe halte Barneveld Zuid kan naar de huidige inzichten van ProRail van meet af aan 4x per uur bediend worden vanuit Amersfoort en richting Amersfoort. Voor de bediening van Barneveld Zuid zijn dus geen capacitaire maatregelen nodig.

Vraag 3

Wat zijn de consequenties voor de bediening van station Barneveld Zuid als de genoemde maatregelen pas in 2018 klaar zijn? Hoe verhoudt zich dit tot de Samenloopovereenkomst met NS?

Antwoord 3

Zie het antwoord bij vraag 2. De bediening van station Barneveld Zuid is niet afhankelijk van de realisatie van de vermelde robuustheid verhogende maatregelen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de vertraging van de capaciteitsmaatregelen onacceptabel is aangezien er al sinds 2008 wordt gesproken over deze kleine noodzakelijke capaciteitsmaatregelen op deze lijn welke aanvankelijk al in 2011–2012 zouden worden genomen?

Antwoord 4

Op basis van het rapport «Uitwerking Quick Scan Regionale Lijnen» van mei 2009 heeft ProRail een planstudie gedaan naar een partiële spoorverdubbeling ter hoogte van Barneveld Noord. Dit met als doel verbetering van de robuustheid en niet gericht op capaciteitsverhoging. Tijdens de planuitwerking hebben betrokken partijen echter geconstateerd dat het dubbelspoor bij Barneveld Noord geen effectieve oplossing zou zijn en dat er effectievere mogelijkheden zijn om een robuuste dienstregeling te realiseren. (zie ook het antwoord van de Minister op Kamervragen, Kamerstuk nr. 2012D34952, Aanhangsel van de handelingen, nr. 106, 2012–2013.) Betrokken partijen hebben in november 2011 besloten een stap terug te zetten in het proces en een nieuwe studie te starten naar effectievere maatregelen. Eind 2013 waren vier maatregelen uitgewerkt tot het «besluit voorkeursalternatief». Volgens de actuele planning zijn deze maatregelen eind 2016 gereed. Ik betreur net als de vragensteller dat de realisatie van de robuustheid verhogende maatregelen langer op zich laat wachten dan in 2009 werd voorzien. Aan de andere kant is het beter om de meest effectieve maatregelen

len te treffen die misschien iets langer op zich laten wachten dan een veel minder effectieve maatregel die op een kortere termijn te realiseren zou zijn.

Vraag 5

Kunt u aangeven of er procedurele mogelijkheden zijn om de capaciteitsmaatregelen voor de gewenste bediening van station Barneveld Zuid te versnellen?

Antwoord 5

Zoals bij het antwoord op vraag 2 is aangegeven, zijn er geen capacitaire maatregelen nodig voor de bediening van station Barneveld Zuid.

Vraag 6

Klopt het dat er verschillende varianten zijn uitgewerkt voor de kwartiersdienst tot Ede-Wageningen en dat het resultaat is dat er globaal 3 varianten zijn:

- een trage kwartiersdienst zonder goede Intercity-aansluitingen in Ede-Wageningen waardoor de vervoerwaarde slecht is en de exploitatiekosten hoger (meer materieel en personeel nodig)
- een sterk versnelde kwartiersdienst met Intercity-aansluitingen in Ede-Wageningen en lagere exploitatiekosten (door maximale versnelling en partieel dubbelspoor) maar waarvoor forse investeringen op de Valleilijn nodig zijn waarvoor het huidige budget ontoereikend is
- een aanzienlijk goedkopere variant met een hoge vervoerwaarde waarbij het overstapprobleem in Ede wordt vermeden door de Valleilijn weer te laten doorrijden naar Arnhem in plaats van de huidige onrendabele NS-stoptreinpencil?

Antwoord 6

ProRail heeft op verzoek van de provincie Gelderland verschillende varianten voor een kwartiersdienst uitgewerkt:

1. Maximaal versnelde Valleilijn
2. Versnelde Valleilijn
3. Minimaal versnelde Valleilijn

Bij de «maximaal versnelde Valleilijn» wordt in Ede-Wageningen een goede overstap geboden op de IC's naar Arnhem. Voor het realiseren van deze variant zijn aanzienlijke investeringen in de infrastructuur nodig. In het conceptrapport zijn die geraamd op € 63 mln. excl. btw.

Bij de «versnelde Valleilijn» zijn minder investeringen in de infrastructuur nodig, maar is er in Ede-Wageningen geen goede overstap mogelijk op de IC's naar Arnhem. In het conceptrapport zijn de kosten geraamd op € 25 mln. excl. btw.

Bij de variant «minimaal versnelde Valleilijn» is de reistijd iets langer dan bij de variant «versnelde Valleilijn» en wordt ook geen overstap geboden in Ede-Wageningen. De kosten voor aanpassingen van de infrastructuur zijn iets lager geraamd en wel op € 20 mln. excl. btw. De aanpassingen lijken echter ruimtelijk moeilijk inpasbaar. Ten opzichte van een versnelde Valleilijn zijn de kosten voor inzet van materieel en personeel in deze variant niet hoger.

Bij alle varianten moet rekening gehouden worden met ca. € 2,5 mln. excl. btw voor maatregelen gericht op de overwegveiligheid.

In de uitwerking door ProRail is in geen van de varianten uitgegaan van het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem.

Vraag 7

Is het juist dat capaciteitsanalyse door ProRail heeft uitgewezen dat capaciteit geen probleem vormt in het kunnen doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem?

Antwoord 7

Dit is niet juist. Het baanvak Ede Wageningen-Arnhem is een druk bereden baanvak dat gebruikt wordt door IC's tussen Utrecht en Arnhem en door internationale treinen. Om Valleilijn-treinen te kunnen laten doorrijden naar Arnhem zijn tenminste op het emplacement Ede Wageningen aanpassingen aan de infrastructuur noodzakelijk. Afhankelijk van de exacte toekomstige dienstregeling-structuur (bijv. PHS) kunnen tussen Ede-Wageningen en Arnhem aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de laatste variant voor alle betrokken partijen, maar vooral voor de reiziger de beste oplossing is? Deelt u de mening dat het daarom logisch is de onrendabele stoptreinpended Ede-Arnhem uit de hoofdrailnetconcessie te halen en weer te komen tot een doorgaande regiodienst Amersfoort-Arnhem, zoals vanaf de opening in oktober 1937 het geval is geweest¹ en op het traject Zwolle-Enschede omwille van de reiziger óók is gedaan? Zo nee, bent u dan bereid tientallen miljoenen euro's extra beschikbaar te stellen om een geknipte kwartiersverbinding met goede aansluitingen te accommoderen? Indien uw antwoord op beide vragen «nee» luidt, wat gaat u dan wel doen om de Overbelasting van de Valleilijn op te lossen?

Antwoord 8

Een doortrekking van de Valleilijn naar Arnhem maakt geen onderdeel uit van de recente ProRail-studie. In 2012 is in de onafhankelijke nadere analyse van het spoorplan van FMN al geconcludeerd dat er teveel onzekerheden over de doortrekking van de Valleilijn zijn in relatie tot de drukke (PHS-)corridor Utrecht-Arnhem (samenloop) en het internationaal vervoer op deze corridor (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 311), alsmede onduidelijkheid over de additioneel benodigde investeringen op de stations Ede-Wageningen en Arnhem, om daar positief over te adviseren. De groep reizigers die een direct voordeel heeft bij een doortrekking van de Valleilijn is aanmerkelijk kleiner dan de groep reizigers op de corridor Utrecht-Arnhem die mogelijk nadeel ondervinden bij verstoringen. Bovendien heeft uw Kamer ingestemd met de motie 29 984, nr. 346 van de heer Hoogland, waarin de regering onder andere is verzocht de concessie voor het hoofdrailnet voor tien jaar te gunnen aan de NS en tussentijds geen lijnen te decentraliseren en aan te besteden. Ik zie dan ook geen aanleiding terug te komen op de eerder gekozen reikwijdte van het hoofdrailnet.

Ik zie momenteel noch qua capaciteit, noch qua betrouwbaarheid aanleiding om bij te dragen in de kosten van de maatregelen voor een kwartierdienst op de hele Valleilijn. Wel heb ik, gelet op de relatief geringe omvang van de problematiek op de Valleilijn, met de gedeputeerde van Gelderland afgesproken dat wij ons met gezamenlijke financiering inzetten voor de verkenning en uitwerking van maatregelen gericht op de beïnvloeding van de vraag in de ochtendspits. Ten aanzien van het aspect van de overbelastverklaring verwijs ik u naar het antwoord op vraag 1.

¹ NS-dienstregeling Amersfoort-Arnhem 3.10.1937, uit «Een eeuw kippenlijn», GJ Crebolder, uitg. BDU/Boeken, 2e druk, 2004, p.105.