

Vergaderjaar 2007–2008

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 140

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 juni 2008

Hierbij zend ik u mijn reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 11 april 2008 (08-VW-B-071) de Kamer te informeren over de plannen en de stand van zaken van de besluitvorming ten aanzien van het Maliebaanspoor (hier verder Oosterspoorbaan genoemd), mede in relatie tot de functie van dit spoor als alternatieve route voor zowel personenals goederenvervoer en in relatie tot mijn ambities ten aanzien van groei op het spoor.

De beslissing tot het opheffen van de spoorverbinding Oosterspoorbaan–Lunetten, inclusief het emplacement is genomen met het projectbesluit RandstadSpoor van 2 juli 2004. Hierin geeft de minister van Verkeer en Waterstaat toestemming om de scope, zoals in de projectnota voor het project Vleuten–Houten/Geldermalsen (inclusief Randstadspoor) en de deelbeschikkingsaanvraag Utrecht–Utrecht Lunetten is opgenomen, tot uitvoering te brengen. In de deelbeschikkingsaanvraag staat het opheffen van de verbinding tussen de Oosterspoorbaan en de sporen richting 's-Hertogenbosch expliciet aangegeven, alsmede het opheffen van de opstelsporen te Lunetten. Deze deelbeschikking is verleend per 10 mei 2005.

Met ingang van de nieuwe dienstregeling (ingående 14 december 2008) zal ProRail het besluit gaan effectueren met de start van de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de dive-unders, die op de huidige aansluiting en opstelsporen gepland zijn.

Voor het bewuste trajectdeel zal de Tracéwet worden gevolgd ten behoeve waarvan binnenkort een ontwerp-tracébesluit ter inzage zal worden gelegd.

Tot het gereedkomen van de viersporigheid Amsterdam Bijlmer–Utrecht ging het goederenvervoer vanuit Amsterdam richting Den Bosch en Arnhem voornamelijk via Hilversum en de Oosterspoorbaan. Door het gereedkomen van de viersporigheid Amsterdam Bijlmer–Utrecht is de

grootste stroom goederenvervoer verplaatst naar deze corridor. Hiervoor zijn ook investeringen gedaan bij Utrecht Centraal (aanleg goederenwachtsporen 16/17). Het goederenvervoer vanuit Amersfoort richting Den Bosch, waarvan de stroom veel kleiner is, kan worden geherrouteerd. Er zijn alternatieve routes beschikbaar.

De Oosterspoorbaan speelt anno 2008 geen rol als alternatieve route in het personenvervoer. De Maliespoorbaan wordt nu slechts enkele malen per dag gebruikt voor de museumtrein tussen Utrecht Centraal en het Spoorwegmuseum. Al het vervoer binnen de vervoerconcessie van NS wordt afgehandeld via Utrecht Centraal.

De NS zoekt met het museum naar de beste oplossing voor zowel de korte als de lange termijn om het museum per trein bereikbaar te houden. Dat kan bijvoorbeeld via Driebergen-Zeist. De reistijd van CS naar het museum zal dan langer worden. Vanaf CS naar het museum is de reistijd nu 13 minuten. Van CS via Driebergen naar het museum zal de reistijd ongeveer 25 minuten gaan bedragen. Voor bezoekers vanuit richting Arnhem daarentegen zal de reistijd in dat geval fors afnemen omdat ze in Driebergen-Zeist kunnen overstappen en niet meer via Utrecht Centraal hoeven te reizen.

Voor de langere termijn wordt in het kader van programma Hoogfrequent Spoorvervoer (Follow-Up LMCA Spoor) de kabinetsambitie voor groei op het spoor verder uitgewerkt. Zoals ik u op 19 november 2007 heb gemeld (TK 2007–2008, 29 644 en 29 984, nr. 85) ben ik in het kader van deze Follow-Up gestart met een drietal kandidaat corridor planstudies (waaronder Utrecht–Arnhem en Utrecht–Den Bosch) en de kandidaat planstudie «Toekomstvaste Routing Spoorgoederenvervoer». In het kader van de Mobiliteitsaanpak zult u over de voortgang worden geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings