

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 158

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2008

In het AO van 19 juni 2008 (Kamerstuk 29 984, nr. 147) heb ik de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat toegezegd u schriftelijk te informeren over de opheffing van de aansluiting van de Oosterspoorbaan, ook wel Maliebaanspoor genoemd, op de spoorlijn Utrecht–Den Bosch. Bij brief van 26 juni 2008, kenmerk 08-VW-B-139, verzoekt de Commissie mij de inhoud van de bij de brief meegestuurde stukken daarbij te betrekken. Deze stukken hebben betrekking op het belang van deze aansluiting voor goederenvervoerders.

In mijn brief van 17 juni (kamerstuk 29 984, nr. 140) heb ik u eerder geïnformeerd over mijn ambities ten aanzien van groei op het spoor en de besluitvorming in dit kader ten aanzien van de Maliebaanspoor/Oosterspoorbaan. In die brief heb ik eveneens aangegeven dat deze beslissing is genomen met het projectbesluit Randstadspoor van 2 juli 2004.

In paragraaf 1 van deze nieuwe brief zal ik een nadere toelichting geven op de afwegingen bij de keuze voor het laten vervallen van de aansluiting van de Oosterspoorbaan op de spoorlijn Utrecht–Den Bosch. Hierbij ga ik in op nut en noodzaak van het schrappen van de aansluiting in het licht van mijn ambities inzake het project Randstadspoor (Sporen in Utrecht), maar ook inzake het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Vervolgens ga ik in paragraaf 2 in op de consequenties van het vervallen van deze aansluiting voor het goederenverkeer. Daarbij besteed ik tevens aandacht aan de alternatieve routes die ter beschikking staan voor het goederenverkeer.

Tenslotte geef ik in de conclusie in paragraaf 3 een toelichting op mijn finale afweging. Hierbij kom ik, gegeven mijn spoorambities tot de conclusie dat het onwenselijk en onverstandig is om te komen tot een heroverweging van het laten vervallen van de aansluiting Oosterspoorbaan op de spoorlijn Utrecht–Den Bosch.

1. De noodzaak van het laten vervallen van de aansluiting van de Oosterspoorbaan

De noodzaak van het laten vervallen van de aansluiting is gelegen in de wens om te komen tot een robuuste dienstregeling rondom de knoop Utrecht. De baanvakbelasting ten zuiden van Utrecht ligt namelijk boven de norm, waardoor vertragingen snel kunnen worden doorgegeven aan opvolgende treinen en de punctualiteit vervolgens snel kan dalen. Dit terwijl er zowel binnen het kader van het project Randstadspoor als binnen het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer forse ambities op het gebied van groei en frequentieverhoging zijn.

Om dit te verbeteren worden ter plaatse van de splitsing van de sporen vanuit Utrecht in de richtingen Arnhem en Den Bosch twee «dive unders» gebouwd. Hiermee worden de snelsporen van de spoorlijn Utrecht–Den Bosch in een tunnelbak onder de overige sporen doorgeleid. Dit om zodoende in combinatie met de uitbreiding van het spoor het verkeer richting Den Bosch en Arnhem te ontknopen en daarmee de dienstregeling robuuster te maken.

De huidige aansluiting van Oosterspoorbaan naar Den Bosch moet daarbij definitief wijken aangezien deze zich bevindt in de geplande tunnelbak. Gegeven de sporenconfiguratie en de tunnelbak is het niet mogelijk om deze te handhaven. Wat daarbij van belang is, is dat de aansluiting van de Oosterspoorbaan naar Arnhem slechts tijdelijk – gedurende de bouw – zal worden opgeheven. In bijlage 1 heb ik een grafische weergave van de begin- en eindsituatie opgenomen.¹

Met de bouw van de desbetreffende tunnelbak wordt intensiever spoorverkeer op de routes richting Den Bosch en Arnhem mogelijk gemaakt. ProRail geeft aan dat na de oplevering van het project «Sporen in Utrecht» (en de «dive unders»), de capaciteit voor reizigerstreinen vanuit Den Bosch en Arnhem naar Utrecht CS fors zal toenemen, te weten:

- met circa 50% tot ca. 580 treinen per dag voor reizigerstreinen;
- tot ca. 40 treinen per dag voor goederenvervoer, 30% ten opzichte van 2004 (inclusief de treinen over de Oosterspoorbaan).

De groei van de vervoersstromen en de benodigde maatregelen zijn beschreven in het Ontwerp Tracébesluit «Sporen in Utrecht». Bovendien wordt in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer een nog verdere groei van het spoorverkeer over Utrecht CS voorzien, die mede mogelijk is dankzij deze nieuwe infrastructuur. Ik vind het dan ook belang om deze groeiambitie door middel van de realisatie van dit project te ondersteunen.

2. De consequenties en alternatieven voor het goederenvervoer

Het is belangrijk om de problematiek als gevolg van het schrappen van de aansluiting op de Oosterspoorbaan in het juiste perspectief te plaatsen. Navraag bij ProRail leert dat de frequentie van het gebruik van de Oosterspoorbaan van/naar het zuiden, Utrecht–Den Bosch, in 2008 in de periode tot september gemiddeld slechts 3 goederentreinen per dag is.

Daarbij is het zo dat de viersporigheid Utrecht–Amsterdam gereed gekomen is, waardoor de omleiding van de goederentreinen Den Bosch–Amsterdam via de Oosterspoorbaan niet meer nodig is. Ook voor de verbinding Den Bosch–Amersfoort kan gebruik worden gemaakt van de route via Utrecht CS.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Met ingang van 2008 worden er door ProRail geen structurele treinpaden meer ingepland op de Oosterspoorbaan. In de zogenaamde bijsturing worden in beperkte mate paden toegedeeld (de hierboven genoemde ca. 3 goederentreinen per dag).

Wat ik uiteraard van belang vind is dat er alternatieven zijn voor het goederenvervoer over Oosterspoorbaan. ProRail heeft mij gemeld dat er in eerste instantie drie reële alternatieven zijn:

- via Utrecht Lunetten, Utrecht Centraal, Utrecht Overvecht, Bilthoven en Amersfoort;
- via Utrecht Lunetten, Utrecht Centraal, Utrecht Overvecht en Hilversum;
- via Utrecht Lunetten, Utrecht Centraal, Breukelen en Amsterdam en eventueel de ringspoorbaan door Zuid-Oost.

Dat daarbij in sommige gevallen (Den Bosch–Amersfoort) sprake zal zijn van omrijden, is niet te vermijden. Ook dit omrijden wil ik graag in perspectief plaatsen. Het betreft hier namelijk slechts twee km extra, waarbij ik me ervan bewust ben dat de drukke knoop Utrecht CS gepasseerd moet worden. ProRail heeft mij daarbij gemeld dat deze situatie dienstregelings- en bijsturingstechnisch realiseerbaar en maakbaar is.

Wat daarnaast tenslotte van belang is, is dat er op landelijke schaal drie routes naar Noordelijk Nederland zijn, namelijk:

- via Woerden (via CS of Oosterspoorbaan);
- via Utrecht;
- via de IJssellijn.

De route via Utrecht is dus niet de enige route naar Noordelijk Nederland. De optimale route is daarbij afhankelijk van herkomst en bestemming. De IJssellijn is met name van belang voor Noord Oost Nederland.

3. Conclusie

Ik maak uit de meegestuurde brieven van derden op dat een aantal goederenvervoerders de bewuste omleidingsroute via het Maliebaanspoor/Oosterspoorbaan wil handhaven.

Ik ben me ervan bewust dat het opheffen van de desbetreffende aansluiting voor bepaalde goederentransporten een omweg kan betekenen. Het laten vervallen van een omleidingsroute is geen lichtzinnig besluit. Hierbij speelt het dilemma van het realiseren van mijn Spoorambities enerzijds en de consequenties voor het goederenvervoer anderzijds.

Zoals ik hierboven heb aangegeven, vind ik het belangrijk om dit dilemma in het juiste perspectief te plaatsen. Ten eerste is het zo dat ProRail heeft aangegeven dat het gebruik van de bewuste aansluiting op de Oosterspoorbaan op dit moment minimaal (ca. 3 treinen per dag in de bijsturing) is. Daarnaast is het zo dat ProRail aangeeft dat er reële, maakbare en haalbare omleidingsroutes zijn, waarbij slechts sprake is van beperkt omrijden (ca. 2 kilometer over de knoop Utrecht). En tenslotte is het zo dat er twee alternatieve routes naar noordelijk Nederland zijn.

Deze nadelen voor het goederenvervoer moeten naar mijn oordeel afgezet worden tegen de voordelen die het laten vervallen van de aansluiting heeft voor het realiseren van mijn spoorambities. De realisatie van de tunnelbakken zal de mogelijkheid bieden voor een forse groei in het aantal goederen- en personentreinen in het kader van het Ontwerp Tracébesluit «Sporen in Utrecht». Bovendien is het zo dat deze infrastructuur ook nodig zal zijn bij verdere groei van het aantal treinen, zoals opgenomen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Alles overwegende kom ik dan ook tot de conclusie dat de nadelen voor het goederenvervoer als gevolg van het schrappen van de aansluiting niet opwegen tegen de voordelen die dit project oplevert voor de realisatie van de Spoorambities (zowel voor het personen als het goederenvervoer). Daarbij is het naar mijn oordeel zo dat, mede gegeven de alternatieven die er zijn, het van belang het goederenvervoer niet in ernstige mate wordt geschaad.

Ik realiseer me dat dit een vervelend dilemma is maar, gegeven de hierboven gepresenteerde feiten en cijfers, vind ik het onwenselijk en onverstandig om te komen tot een heroverweging van het schrappen van de aansluiting op de Oosterspoorbaan vanuit Den Bosch.

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