

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 208

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2009

Op 24 september 2009 heeft de minister een Algemeen Overleg gehad met de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (28 642, nr. 46). In deze brief zal ik ingaan op een aantal toezeggingen.

Tracébesluit Amsterdam – Utrecht

Ik heb toegezegd dit stuk aan de Kamer te doen toekomen. Het betreft mijn brief aan de Kamer van 25 april 1998 (Kamerstuk 23 900 XII nr. 29). Ik voeg deze brief bij als bijlage.¹

Uitbreiding nachtnet

Tijdens het AO heb ik toegelicht dat ik geen opdrachtgever of concessieverlener ben voor het nachtnet. NS rijdt het nachtnet op eigen initiatief en voor eigen rekening en risico, soms met een bijdrage van een decentrale overheid. Het nachtnet is een succes en het groeit gestaag. Als NS mogelijkheden ziet voor nieuwe verbindingen, zal het bedrijf die zeker in overweging nemen.

Ik heb toegezegd om de suggestie vanuit de commissie om de verbindingen Arnhem – Nijmegen en Amsterdam – Haarlem – Alkmaar aan het nachtnet toe te voegen door te geleiden naar NS. Ter informatie zend ik u mijn brief aan NS (kenmerk VenW/DGMO-2009/8955).¹

Tijdens het nota-overleg inzake de Evaluatie Spoorwetgeving van 12 oktober jl. ((31 987, nr. 3)) is gesproken over de mogelijkheden om het nachtnet in de vervoersconcessie op te nemen. Ik kom daar binnenkort nog op terug.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Te volle treinen op de Maaslijn (Veolia)

Ik heb toegezegd dat ik aan de provincie Limburg, de concessieverlener voor de Maaslijn, het signaal zal doorgeven dat er vanuit de commissie melding wordt gemaakt van te volle treinen op deze verbinding. Ter informatie zend ik u mijn brief aan de provincie (kenmerk VenW/DGMO-2009/8963).¹

Station Westervoort

Ik heb toegezegd de Kamer te informeren over de stand van zaken rond station Westervoort. In vervolg op mijn brief van 24 juni 2009 aan uw Kamer over station Westervoort (Kamerstuk 29 984 nr. 186) kan ik u inmiddels melden dat het tracébesluit voor het project Sporen in Arnhem is genomen. Realisatie van dit project is voorwaarde voor het inpassen van het station Westervoort. In goed overleg met de gemeente en de stadsregio werkt ProRail het plan voor het station uit in een voorlopig ontwerp. Naar verwachting wordt het voorlopig ontwerp in februari 2010 vastgesteld in de raad van de gemeente Westervoort en de Stadsregioraad. Daarna kan het voorlopig ontwerp worden uitgewerkt in een definitief ontwerp. De planning is dat de bouw van het station kan starten in 2011. Parallel aan de uitwerking van de planstudie zal de consultatieprocedure van gerechtigden in het kader van artikel 17.3 van de Spoorwegwet plaatsvinden. Daarvoor is het van belang dat de Stadsregio een dienstregelingsvoorstel overlegt. Na consultatie van gerechtigden én na afronding van de planstudie verwacht ik per omgaande te kunnen instemmen met de aanleg van het station Westervoort.

Station Maarheeze

Ik heb toegezegd bij NS en SRE na te vragen of er bij de besluitvorming over de opening en bediening van station Maarheeze en het in verband daarmee opheffen van een buslijn sprake is geweest van een «mes op de keel» van SRE. Ter informatie zend ik u mijn brieven aan NS en SRE (kenmerk VenW/DGMO-2009/8956 resp. VenW/DGMO-2009/8957).¹ Ik zal u informeren over hun reacties.

Station Eijsden

Tot enkele jaren geleden stopte de (stop)trein Maastricht – Luik in Eijsden. De extra kosten van deze stop waren beperkt. De nieuwe HST Maastricht – Luik – Brussel (de Maastricht Brussel Express), die een succes is, kan om verschillende redenen niet stoppen in Eijsden. Voor de bediening van station Eijsden zou dus een extra treindienst nodig zijn en, afhankelijk van het type trein, ook aanpassing van de infrastructuur. Volgens alle betrokken overheden zijn de kosten hiervan maatschappelijk gezien te hoog. Daarom achten zij de bediening van station Eijsden op dit moment niet haalbaar.

In een overzicht met feiten en cijfers over de bediening van station Eijsden, dat de provincie Limburg en de gemeenten Eijsden en Maastricht samen met mijn ministerie hebben opgesteld², staat dat voor het laten doorrijden van 1500V stoptreinen vanuit Maastricht naar Eijsden een infrastructuur-aanpassing van bijna € 8 mln. nodig is. Deze optie van € 8 mln. houdt in:

1. Het weghalen van de spanningssluis bij Maastricht Randwyck;
2. Het maken van een nieuwe spanningssluis ten zuiden van station Eijsden;
3. Het aanleggen van een extra onderstation om de energievoorziening te waarborgen voor de MBE en overige elektrische (goederen)treinen;

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Kamerstuk 29 984 nr. 198.

4. Het aanpassen van de treinbeveiliging om het veilig keren van de stoptrein te Eijsden te waarborgen.

In deze optie wordt gebruik gemaakt van de bestaande wisselverbindingen en gehanteerde aanleg- en onderhoudsvorschriften. Het risico-profiel en de flexibiliteit blijven in overeenstemming met de huidige situatie.

Een mogelijk alternatieve oplossing

Vanuit de commissie werd gevraagd of deze aanpassing wel noodzakelijk is. Is het niet een veel goedkopere oplossing is om één spoor geschikt te maken voor de stoptrein naar Eijsden? Deze sobere oplossing zou ongeveer € 1 mln. kosten. Ik heb toegezegd om na overleg met de regio op deze suggestie te reageren.

In deze alternatieve oplossing wordt het baanvak tussen Maastricht en Eijsden ingericht in één spoor geschikt voor de stoptrein, rijdend onder 1500Vdc, die keert te Eijsden en één spoor voor elektrische (goederen-) treinen die gebruik maken van 3000Vdc, zoals de Maastricht Brussel Express. Het spoor waarover de stoptrein rijdt kan door middel van een spanning omschakeling ook bereden worden door treinen die onder 3000Vdc rijden tussen Visé en Maastricht.

Voor deze alternatieve optie zijn evenzeer investeringen nodig:

1. Aanleggen van een nieuwe spanningssluis voor één spoor ten zuiden van de halte Eijsden (de bestaande spanningssluis dient te worden gehandhaafd);
2. Voorzieningen moeten worden aangelegd om de spanning op de bovenleiding, gevoed vanuit Visé (3000Vdc) of vanuit Maastricht (1500Vdc), veilig en passend bij het treintype te waarborgen;
3. De wisselverbinding inclusief de bijbehorende bovenleiding te Eijsden wordt weggehaald, zodat sluiting tussen beide spanningen onmogelijk gemaakt wordt;
4. De treinbeveiliging dient te worden aangepast om het veilig keren van de stoptrein te Eijsden te waarborgen.

Bovendien zou deze alternatieve optie door de combinatie met goederentreinen problemen kunnen opleveren voor de dienstregeling van de Maastricht Brussel Express. En dat terwijl er de afgelopen jaren juist veel gedaan (en geïnvesteerd) is om de Maastricht Brussel Express betrouwbaarder te maken.

Voor de 1 500Vdc en 3 000Vdc gelden verschillende veiligheid en onderhoudsvorschriften op grond van de ARBO-wet. Door beide systemen over een grote lengte parallel naast elkaar te laten functioneren, ontstaat per definitie, zowel vanuit onderhoud als bij calamiteiten, een groter risico. Daarbij dient ook meegenomen te worden dat de voeding vanuit twee verschillende locaties (België en Nederland) komt. Door het gewijzigde risico profiel, de extra beveiliging en het omschakel protocol ontstaat er een grotere kans op storingen en wordt de flexibiliteit vermindert. Arcadis, door de provincie ingehuurd als onafhankelijk adviseur, acht de alternatieve dubbel-enkelspoor-optie veiligheidstechnisch lastig haalbaar.

Voor beide opties zijn dus investeringen in energie- en veiligheidssystemen nodig. Het verschil tussen beide opties is terug te leiden tot het aanleggen van een extra spanningssluis inclusief specifieke beveiliging voor het schakelbaar maken van de bovenleiding en het weghalen van de wisselverbinding te Eijsden versus het aanleggen van een extra onderstation voor de energievoorziening. Een kostenverhouding van € 8 mln. vs.

€ 1 mln. is zeker niet aan de orde. Arcadis schat in dat de kosten elkaar op hoofdlijnen niet veel zullen ontlopen; de alternatieve optie is niet significant goedkoper en zeker niet binnen de € 1 mln. realiseerbaar.

Gelet op dit alles kan en wil ik niet het feit negeren dat de regio (zowel bestuurders als reizigers¹) de busverbinding beter heeft gevonden en prefereert.

Tot zover mijn reactie op deze toezeggingen. Mijn reactie op de overige toezeggingen uit het AO van 24 september ontvangt u later.

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

¹ Zie Reizigersonderzoek Maastricht – Eijsden – Visé (lijn 4 en 6) ROMA marktonderzoek; Hengelo 26 april 2007 en Reizigersonderzoek Maastricht – Eijsden – Visé (lijn 6 en 10) ROMA marktonderzoek; Hengelo 29 februari 2008 waarnaar u ook verwees in mijn brief van 14 juli 2009, Kamerstuk 29 984 nr. 198.