

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011**

**Nr. 99**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2011

Naar aanleiding van de motie 32 500 A, 31 van de leden Slob en Dijsselbloem stuur ik u hierbij de quick scan,<sup>1</sup> die door Prorail in mijn opdracht en in samenwerking met de provincie Gelderland is uitgevoerd.

De motie verzocht de regering overwegende, dat kleine capaciteitsuitbreidingen op de Valleilijn een kwartiersdienst mogelijk maken en deze lijn tevens geschikt maken als omleidingsroute bij calamiteiten op het knooppunt Utrecht, in samenwerking met de provincie Gelderland een quick scan te maken van maatregelen die leiden tot een kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn.

#### **De hoofdconclusies van de quick scan luiden:**

##### *Maatregelen voor bieden kwartierdienst:*

Voor het kunnen rijden van een kwartiersdienst moet tenminste een passeerspoor (en extra zijperron) bij Ede Centrum worden gerealiseerd en tussen Barneveld Centrum en Lunteren moet de baanvaknelheid worden verhoogd van 80 naar 120 km/u. Daarnaast moet naar alle waarschijnlijkheid een stuk dubbelspoor worden aangelegd tussen Barneveld Centrum en Lunteren. Tenslotte dienen maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat de overwegveiligheid verslechtert en de geluidsbelasting toeneemt tot boven de wettelijke normen.

De kosten van deze maatregelen worden op basis van eerdere verkenningen zeer indicatief geraamd op € 120 mln. Driekwart van deze kosten (circa € 90 mln.) komt naar verwachting voor rekening van de compenserende maatregelen die genomen moeten worden om de overwegveiligheid te borgen en de geluidsoverlast te beperken. Deze kosten kunnen sterk gereduceerd worden wanneer met gemeenten overeenstemming kan worden bereikt over het opheffen van overwegen. Benadrukt wordt dat, indien het onderzoek moet worden voortgezet, vervolgonderzoek

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

nodig is om de inpasbaarheid en de kosten van de maatregelen beter in beeld te krijgen en te beoordelen of de veiligheidsmaatregelen «proportioneel» zijn. In dit stadium is de conclusie in ieder geval gerechtvaardigd dat kleine capaciteitsuitbreidingen alleen niet zullen volstaan om op de Valleilijn een kwartiersdienst te kunnen rijden.

Een alternatief voor de hierboven vermelde, meest voor de hand liggende variant met kruising bij station Ede Centrum is een variant, waarin gekruist wordt op de stations Lunteren en Ede Wageningen en een passeerspoor bij station Ede Centrum dus achterwege kan blijven. Voorwaarde voor deze variant is wel dat tussen Lunteren en Ede Centrum en tussen Ede Centrum en Ede Wageningen de baanvaksnelheid substantieel wordt verhoogd. Daarnaast dient ten noorden van Ede Wageningen en ten zuiden van Lunteren een extra stuk dubbelspoor te worden gerealiseerd. De haalbaarheid van deze maatregelen is nog niet onderzocht. ProRail verwacht echter dat deze variant aanzienlijk duurder zal zijn dan de eerder beschreven variant (met een passeerspoor bij Ede Centrum). Daar staat tegenover dat de variant uit vervoerkundig en exploitatieoogpunt voordelen biedt.

#### *Omleidingsroute*

Met de huidige infrastructuur en de extra infrastructuur die voor het kunnen rijden van een kwartiersdienst minimaal noodzakelijk is, is het niet mogelijk om naast de kwartiersdienst ook nog eens omgeleide treinen via de Valleilijn af te wikkelen. Bij geplande buitendienststellingen zou het mogelijk kunnen zijn een omgeleide NS-trein tussen Amsterdam/ Utrecht en Arnhem in plaats van een Connexion-trein te laten rijden, mits de lengte van de om te leiden treinen beperkt kan blijven. Bij incidentele verstoringen zal het vanwege de (noodzakelijke) lengte van de NS-treinen niet mogelijk zijn deze via de Valleilijn om te leiden. Wanneer Connexion ervoor zou kiezen alleen bijvoorbeeld in de spits een kwartiersdienst te rijden, dan zijn in de daluren mogelijkheden om reizigerstreinen om te leiden via de Valleilijn. Aandachtspunt daarbij blijft de lengte van de omgeleide treinen in verband met de relatief korte passeersporen op de Valleilijn (bij Barneveld Centrum, Lunteren en Ede Centrum).

#### *Conclusie*

Mijn conclusie is dat er voor het bieden van een kwartiersdienst op de Valleilijn een substantieel bedrag nodig is, terwijl het absolute vervoersvolume op deze lijn vergeleken met de rest van het spoornet beperkt is. Inmiddels is echter ook gebleken dat de Valleilijn één van de gedecentraliseerde spoorlijnen is, die uit de NMCA naar voren komt als een lijn, waarop een capaciteitsknelpunt dreigt, zij het dat die dreiging voor de periode 2020–2028 groter is dan in de periode tot 2020. Gelet op het zeer beperkte budget van het rijk en de prioriteiten die ik moet stellen, zie ik op dit moment geen aanleiding ProRail opdracht te geven tot een vervolgonderzoek naar de inpasbaarheid en de kosten van de maatregelen om de overwegveiligheid te borgen en de geluidsoverlast te beperken en om te beoordelen of de veiligheidsmaatregelen «proportioneel» zijn.

Ik zal de noodzaak tot extra maatregelen op deze lijn en de opportuniteit van een vervolgonderzoek naar de inpasbaarheid en de kosten van de maatregelen om de overwegveiligheid te borgen en de geluidsoverlast te

beperken wel betrekken bij het door mij in mijn brief van 30 mei 2011, kenmerk IENM/BSK-2011/65664 aan uw Kamer toegezegde vervolgonderzoek naar aanleiding van de NMCA.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus