

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

106

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *realisatie van station Barneveld-Zuid* (ingezonden 20 augustus 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 september 2012).

Vraag 1

Kent u het bericht «Doortrekken Valleilijn naar Arnhem blijft onzeker»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat station Barneveld-Zuid pas in 2014 gereed zal zijn, maar dat daarna ruim een jaar uitgebreid getest moet worden en het station op zijn vroegst eind 2015 operationeel zal zijn? Klopt het dat ProRail zelfs uitgaat van opening in 2016? Zo nee, wat is dan de openingsdatum?

Antwoord 2

ProRail gaat uit van een opening van Barneveld Zuid in 2015. De concessie-verlener geeft aan te streven naar ingebruikname van de halte direct na oplevering vanwege de grote vraag van scholen en omwonenden uit de omgeving.

Vraag 3

Kent u de haalbaarheidsstudie station Barneveld Zuid uit juni 2009 waarin het grote belang van de aanwezigheid van het station bij oplevering van de eerste huizen wordt onderstreept en wordt voorgesteld de realisatie van een tijdelijk «noodstation» te onderzoeken?² Deelt u de mening dat de huidige vertraging problematisch is gezien het feit dat de nieuwbouwwijk Veller I inmiddels wordt gerealiseerd en de nieuwe bewoners hun mobiliteitskeuze maken?

¹ http://www.edestad.nl/lokaal/doortrekken_valleilijn_naar_arnhem_blijft_onzeker_28184727.html

² <http://www.barneveld.nl/document.php?fileid=21817&m=2&f=a147d6ae91d7b91d8e2f811ff4021fef&attachment=0&c=19451>

Antwoord 3

Ja, ik ken de haalbaarheidsstudie naar station Barneveld-Zuid die in opdracht van de provincie Gelderland en de gemeente Barneveld is verricht. Ik deel uw mening dat het de voorkeur heeft om een nieuwbouwwijk en een station gelijktijdig te realiseren. Het is jammer dat station Barneveld-Zuid pas iets later in gebruik kan worden genomen, maar ik vind dit niet problematisch gelet op de fase, waarin de woningbouw zich in Barneveld-Zuid bevindt, de relatieve nabijheid van station Barneveld-Centrum op ca. 2 kilometer en de korte periode die overbrugd moet worden.

Vraag 4

Bent u ermee bekend dat de nieuwbouw van VMBO de Meerwaarde in de directe omgeving van het nieuwe station inmiddels geopend is en de bouw van het van Lodenstein College in Barneveld Zuid al is gestart en deze school september 2013 open gaat en dat Connexxion ook daarom de halte uiterlijk zomer 2013 open wil hebben?

Antwoord 4

Het is mij bekend dat de nieuwbouw van De Meerwaarde is geopend en dat de bouw van het Lodenstein College is gestart. Het nut van een halte Barneveld-Zuid onderstreep ik, vandaar dat mijn ministerie een subsidie heeft toegekend voor de studie naar de voorkeursvariant van de halte in het kader van de aanleg van Nieuwe Stations. De wens van Connexxion om een tijdelijke halte te openen in de zomer van 2013 is bekend. Het is aan de opdrachtgevers van station Barneveld-Zuid (provincie Gelderland en gemeente Barneveld) om in samenspraak met ProRail deze wens te wegen (zie verder antwoord 6).

Vraag 5

Kent u het bericht «Start voorontwerpfase station Barneveld Zuid»?³ Klopt het dat de planstudie voor het station oktober 2010 is afgerond en dat ProRail voor ontwerp en realisatie twee jaar heeft gepland, maar dat ProRail de opening tot 2014–2015 heeft vertraagd vanwege de vermeende noodzaak van dubbelspoor bij Barneveld Noord? Is het waar dat Connexxion het daar niet mee eens was en op eigen kosten onafhankelijk onderzoek heeft laten uitvoeren? Is het waar dat ook ProRail inmiddels toegeeft dat de projectmatige «koppeling» inderdaad onterecht is geweest en dat dit, naast verspilling van tijd en geld aan onderzoek, ook minimaal 3 jaar onnodige vertraging voor Barneveld Zuid heeft opgeleverd? Wat is uw mening hierover?

Antwoord 5

Ja. Ik ken het bericht. In oktober 2010 is de variantenstudie door ProRail afgerond. Daarna is de planuitwerkingsfase (Voorlopig Ontwerp) gestart, die ter besluitvorming bij de gemeente en provincie ligt. De doorlooptijd van deze studie is onder andere verlengd door het op diverse momenten toevoegen van aanvullende klantvragen door de provincie Gelderland en Connexxion. Het klopt niet dat ProRail de opening van Barneveld Zuid heeft vertraagd als gevolg van een stuk dubbel spoor bij Barneveld Noord. Er is sprake van een inhoudelijke relatie tussen de opening van de nieuwe haltes Hoevelaken en Barneveld Zuid en het project dubbel spoor Barneveld Noord. Dit laatste project was bedoeld om een robuuste dienstregeling op de Valleilijn mogelijk te maken. Alle betrokken partijen hebben in 2010 ingestemd met de planuitwerking van het dubbel spoor bij Barneveld Noord, ook Connexxion. 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. Dit heeft inmiddels tot een aanpassing van de planuitwerking geleid. Het voorgaande heeft tot dusver niet geleid tot een vertraging voor het project station Barneveld Zuid, omdat de voorbereiding van dit project ondertussen door is gegaan.

³ http://www.barneveld.nl/actueel/nieuws_43017/item/start-voorontwerpfase-station-barneveld-zuid_25953.html

Vraag 6

Gaat ProRail de inkomstenderving van Connexxion vergoeden nu zij minder reizigers trekken door de jaren vertraagde opening van station Hoevelaken en de extreem vertraagde opening van station Barneveld Zuid? Welke mogelijkheden zijn er om de dreigende schade voor vervoerder, bereikbaarheid en mobiliteit te beperken, bijvoorbeeld middels de snelle realisatie van een tijdelijke voorziening medio 2013 vooruitlopend op de definitieve halte? Kunt u aangeven welke voorstellen Connexxion en/of provincie hiervoor hebben gedaan aan ProRail en of u deze voorstellen onderschrijft? Bent u bereid met alle betrokken partijen hierover in gesprek te gaan en te bewerkstelligen dat alsnog medio 2013 een haltevoorziening in Barneveld Zuid wordt gerealiseerd?

Antwoord 6

De opdrachtgevers voor station Barneveld-Zuid zijn de provincie Gelderland en de betrokken gemeente. Zolang er nog studies uitgevoerd werden (station Hoevelaken)/worden (station Barneveld Zuid), die de realisatie van een station beïnvloeden, wordt alleen gesproken over een definitieve/te verwachten datum van ingebruikname. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over een vastgestelde datum van ingebruikname. ProRail is geen partij in de afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder over de bediening van nieuwe stations. Ik zie derhalve geen reden waarom ProRail zal overgaan tot een vergoeding richting Connexxion.

Een tijdelijke voorziening wordt genoemd als een mogelijkheid in de studie. ProRail heeft tot op heden geen concreet verzoek van haar opdrachtgevers ontvangen om naar de mogelijkheden voor een tijdelijke voorziening te kijken. Alle studies hebben betrekking op het realiseren van een definitief station.

Er is eerder tussen provincie Gelderland, Connexxion en ProRail gesproken over de mogelijkheden van versnelling door eerst alleen het perron te realiseren en later eventueel het stationsgebouw. Het gaat dan wel om de bouw van de definitieve voorziening.

Volgens informatie van ProRail kan er weinig tijdswinst bereikt worden door eerst een tijdelijk perron aan te leggen. De eisen waaraan voldaan moet worden bij de bouw van een tijdelijke perronvoorziening zijn grotendeels gelijk aan de eisen voor een definitief perron.

Vraag 7

Bent u bereid de nieuwe uitwerking van de capaciteitsmaatregelen voor de Valleilijn in het kader van de bediening van Hoevelaken en Barneveld-Zuid inclusief planning uiterlijk voor het najaarsoverleg MIRT van dit jaar naar de Kamer te sturen zodat reizigers, vervoerder en decentrale overheden weten waar ze aan toe zijn?

Antwoord 7

Ik ben bereid de uitwerking van de kosteneffectieve maatregelen ter verbetering van de robuustheid van de Valleilijn aan de Tweede Kamer toe te zenden, zodra die beschikbaar is. De opdracht voor die uitwerking is nog niet aan ProRail gegeven, omdat ik eerst zeker wil weten dat NS, als ook betrokken vervoerder, instemt met een nadere uitwerking van die maatregelen in plaats van het oorspronkelijk geplande dubbel spoor bij Barneveld Noord. NS verwacht mij medio september duidelijkheid te kunnen geven. Connexxion heeft wel al ingestemd met de uitwerking van die maatregelen.

Vraag 8

Zijn deze maatregelen toekomstvast ten opzichte van een uitbouw naar een kwartiersdienst op de hele Valleilijn? Kunt u aangeven wat de stand van zaken is met de uitwerking van de besteding van de middelen van het Lente-akkoord voor regionaal spoor en de kwartierdienst voor de hele Valleilijn?

Antwoord 8

Bij het maken van de definitieve keuze van de te realiseren maatregelen op de Valleilijn zal rekening worden gehouden met de mogelijk toekomstige uitbreiding tot een kwartierdienst.

Ten aanzien van de uitwerking van de besteding van de middelen uit het Lenteakkoord kan ik u meedelen dat drie van de in het Lenteakkoord vermelde lijnen deel uitmaken van het lopende vervolgonderzoek op de NMCA regionaal spoor in het kader van Beter Benutten. Dat zijn Arnhem-Doetinchem, Amersfoort-Ede/Wageningen (de Valleilijn) en Zwolle-Enschede. Wat betreft de lijn Tiel-Arnhem heb ik aan de provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en ProRail gevraagd om een voorstel voor een maatregel in de infrastructuur, die beantwoordt aan het in het Lenteakkoord verwoorde doel, uit te werken en aan mij voor te leggen. Zodra dat het geval is, zal ik een besluit nemen en u daarover informeren.