

Vergaderjaar 2007–2008

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 124

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 maart 2008

Bij de MIRT behandeling 2008, 17 december jl. (31 200 A, nr. 72), is u toegezegd een reactie te geven op de ambities van de provincie Gelderland op het spoornet. Hieronder geven wij onze reactie.

Algemeen

Voor investeringen in de spoorweginfrastructuur in het kader van het MIRT wordt een landelijke prioriteitsstelling gehanteerd. De LMCA Spoor die is verricht biedt belangrijke inzichten ten aanzien van de vraag hoe op een reeks van corridors kan worden toegewerkt naar reizen zonder spoorboekje. In het project hoogfrequent spoorvervoer zal in een reeks van kandidaat-planstudies voor de respectievelijke focuscorridors hier verder onderzoek naar worden gedaan. Regionale ambities op deze corridors, zoals die van de provincie Gelderland, zullen binnen de context van de landelijke prioriteitstelling op basis van kosteneffectiviteit worden afgewogen.

Wanneer regionale ambities buiten de landelijke prioriteitstelling vallen, kan regionale financiering een alternatief zijn. Juist in Gelderland is dit, met de opening van stations als Twello en Apeldoorn Osseveld, aangetoond. Daarbij houden wij ook oog voor het belang van de lange afstand-functie van het spoor.

Tevens is op het verzoek van uw Kamer voor de regionale spoorlijnen een markt- en capaciteitsanalyse gestart in de vorm van een Quick Scan. Deze Quick Scan voeren wij uit in samenspraak met de decentrale overheden. De Quick Scan moet inzicht geven in de potenties van de markt op de regionale spoorlijnen, naast de mogelijkheden om eventuele capaciteitsknelpunten op te lossen en wat daarvoor nodig is wat betreft geld of regelgeving.

Specifiek

stations

Veel van de ambities van de provincie Gelderland hebben betrekking op het openen van stations. Om te kunnen besluiten met de aanleg van een station hanteren wij de uitgangspunten die zijn vastgelegd in de beleidsnotitie van 22 september 2000 (DGP/ VI/U.00 01732). Samengevat betekent dit dat:

1. Het station inpasbaar dient te zijn in de dienstregeling, zonder extra infrastructurele maatregelen;
2. De vervoerder een bedieningsgarantie heeft afgegeven;
3. Uit de projectnota dient de dekking van kosten te blijken. De initiatiefnemer kan daarbij rekenen met een MIRT-subsidie voor het zgn. basisstation van maximaal € 5,2 mln pp 2007, wanneer het station volgens prognose van ProRail meer dan 1 000 nieuwe in/uitstappers zal genereren.

Verder zullen wij bij de besluitvorming over de aanleg van een nieuw station nadrukkelijk de effecten van het nieuwe station op de reistijden betrekken. De minister heeft u hierover geïnformeerd in de brief van 26 juni 2007 (29 984, nr. 92).

Van geen van de in de notitie genoemde stations hebben wij tot dusver een projectnota ter besluitvorming voorgelegd gekregen.

Spoorlijnen

Wat betreft de ambities van hogere frequenties op de genoemde spoorlijnen informeren wij u als volgt.

– Lijn Arnhem–Nijmegen

Zoals reeds bij de MIRT behandeling 2008 is aangegeven wordt in de kandidaat-planstudie het traject Nijmegen-Arnhem nadrukkelijk meegenomen. Deze kandidaat planstudie wordt uitgevoerd in samenspraak met de decentrale overheden.

– Lijn Arnhem–Doetichem

Deze lijn wordt meegenomen in de Quick Scan naar regionale spoorlijnen. Wat betreft station Zevenaar Oost en de door de regio gewenste extra aansluiting op de A12 informeren wij u kortheidshalve dat wordt vastgehouden aan het vigerend aansluitingen-beleid van Rijkswaterstaat. Dit betekent dat het aantal aansluitingen per saldo niet mag toenemen. De gemeente Zevenaar onderzoekt momenteel de mogelijkheid om de bestaande aansluiting bij Zevenaar te laten vervallen (in ruil voor de gewenste nieuwe aansluiting). Uiterlijk 1 juni a.s. zal een bestuurlijk besluit worden genomen over de nieuwe aansluiting Zevenaar.

– Lijn Arnhem–Deventer en lijn Amersfoort–Apeldoorn

De regio heeft ambities om stoptreinen op deze verbindingen te laten rijden om daarmee eventuele nieuwe stations te bedienen, o.a. Deventer Zuid. Met betrekking tot deze ambities verwijzen wij naar de eerder genoemde uitgangspunten die zijn vastgesteld in de beleidsnotitie van 22 september 2000.

– Valleilijn Ede–Amersfoort

Deze lijn zal worden meegenomen in de Quick Scan naar regionale spoorlijnen. In het kader van de evaluatie van de spoorwegwetgeving zal ook de AmvB capaciteitsverdeling worden geëvalueerd. In de Quick Scan zullen ook quick wins, om de regionale ambities sneller te realiseren, worden beschouwd.

– Lijn Amersfoort–Zwolle

Het is ons bekend dat de regio een kwartierdienst tussen Amersfoort en Harderwijk ambieert. Momenteel wordt overlegd met de sector en de regio over de wenselijkheid een planstudie te starten en hoe de financiering daarvoor geregeld wordt.

– Lijn Utrecht–Den Bosch

In de kandidaat planstudie Utrecht Den Bosch wordt dit traject beschouwd. Deze kandidaat planstudie wordt uitgevoerd in samenspraak met de decentrale overheden, waarbij gezamenlijk de scope, het onderzoeksgebied en de te onderzoeken varianten worden vastgesteld.

Tenslotte willen wij nog het volgende opmerken. In de notitie spreekt de provincie Gelderland van een weinig constructieve houding van ProRail en de directie Spoorvervoer van Verkeer en Waterstaat. Zoals uit het bovenstaande mag blijken werkt ons ministerie, samen met ProRail, vanuit een consequent met uw Kamer gedeeld beleidskader aan een kosteneffectieve benutting van de spoorweginfrastructuur. Dat in de afweging van belangen niet alle (regionale) wensen kunnen worden gehonoreerd zal ook voor de provincie Gelderland evident zijn.

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

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa