

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 183

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2009

Hiermee beantwoord ik, in overeenstemming met de minister van VROM, de vraag die uw vaste commissie van VenW tijdens de procedure-vergadering van 13 mei 2009 heeft gesteld, inzake de voortgang bij stationsprojecten in Arnhem.

Als bijlage heb ik bijgevoegd het Tracébesluit Sporen in Arnhem dat, ik in mei 2009 in overeenstemming met de Minister van VROM heb vastgesteld.¹

De stationsprojecten in Arnhem betreffen het project Sporen in Arnhem (de capaciteitsvergroting van het spoor) en het Nieuwe Sleutelproject Arnhem (nieuwbouw in en rondom het station).

Sporen in Arnhem

De hoofddoelstelling van het project Sporen in Arnhem is het verbeteren van de afwikkeling van het treinverkeer en het uitbreiden van de infrastructuur en perroncapaciteit om de groei van het reizigersvervoer op te vangen.

De aankomstpunctualiteit in Arnhem behoort na die in Utrecht tot de laagste in Nederland. Een derde van de treinen moet wachten voordat zij het station kunnen binnenrijden.

Daarbij heeft de vervoerder NS de wens geuit om met 6 in plaats van 4 Intercity's tussen Utrecht en Arnhem/Nijmegen te gaan rijden en de Stadsregio Arnhem Nijmegen om het Sprintersegment tussen Arnhem en Nijmegen uit te breiden naar 4 Sprinters per uur per richting. Met de uitbreiding van de spoor- en transfercapaciteit in Arnhem is het bovendien mogelijk een dienstregeling te ontwerpen, waarin station Westervoort wordt bediend. De realisatie van een station in deze groeikern is een reeds lang gekoesterde wens van de Stadsregio Arnhem Nijmegen en gemeente Westervoort. In het AO Nieuwe stations op 10 juni 2009 hebben wij hierover ook gesproken.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

De wijziging in Arnhem bestaat uit een uitbreiding van de perroncapaciteit met de aanleg van een vierde perron en twee nieuwe perronsporen. Aan de westzijde van Arnhem wordt bovendien de gelijkvloerse kruising gewijzigd in een ongelijkvloerse kruising (dive-under). De sporenlay-out in de directe omgeving van het station wordt aangepast en de bestaande traverse boven de perrons wordt, evenals de uitgang van het station aan de noordzijde en de viaducten over het spoor in de Bovenbrugstraat en Brinkweg, vervangen.

Op deze wijziging is, ingevolge artikel 2 lid 1 onder c van de Tracéwet, de verkorte procedure van de Tracéwet van toepassing. De beslissing tot aanvang van de verkorte tracéwetprocedure voor het project Sporen in Arnhem heb ik, in overeenstemming met de minister van VROM, op 7 februari 2007 genomen.

Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

Het Ontwerp-Tracébesluit Sporen in Arnhem is van 20 mei 2008 tot en met 30 juni 2008 ter inzage gelegd. Binnen de termijn van ter inzagelegging heeft een ieder (bewoners, overheden en andere insprekers) de mogelijkheid gehad een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit naar voren te brengen.

Bij het Inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat in Den Haag zijn 141 zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit Sporen in Arnhem binnengekomen, waaronder die van de gemeente Arnhem en de bewoners langs het spoor. In de zienswijzen wordt de noodzaak van uitbreiding van de spoorcapaciteit onderkend, juist omwille van het regionale belang. Gemeente en bewoners koppelen dat wel uitdrukkelijk aan de noodzaak van investeringen in het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. In reactie op vragen van mevrouw Roefs op 15 december 2008, in het overleg van de vaste commissie van VenW en die van VROM over de vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009, heb ik de bereidheid uitgesproken om vooruitlopend op het Tracébesluit Sporen in Arnhem nog eens goed te kijken naar de hinder door trillingen en geluid als gevolg van het gebruik van de sporen in Arnhem. Naar aanleiding van de zienswijzen en deze nadere beschouwing is de sporenlay-out gewijzigd, zijn onderzoeken opnieuw uitgevoerd en de te nemen maatregelen aangepast. Dit heeft ertoe geleid dat het Tracébesluit Sporen in Arnhem niet in november 2008, zoals oorspronkelijk gepland, maar in mei 2009 is vastgesteld.

Als gevolg van extra milieumaatregelen, extra investeringen (vervangen van perronkappen en een bredere passerelle) en indexeringskosten vallen voor het project Sporen in Arnhem de investeringskosten hoger uit dan in het MIRT aan projectbudget beschikbaar is verondersteld. De totale investeringskosten komen neer op € 276,9 mio (prijspeil 2008, incl. BTW). Het verschil wordt opgevangen door de bijdrage uit het MIRT van € 232,9 mio (prijspeil 2008, incl. BTW) te verhogen met € 10,2 miljoen (prijspeil 2008, incl. BTW) en het restant te financieren uit lopende uitvoeringsprogramma's (o.a. geluid, vervanging) bij ProRail.

Het Tracébesluit Sporen in Arnhem ligt vanaf 27 mei tot en met 7 juli 2009 ter inzage. Belanghebbenden die hun zienswijze al bij het Ontwerp-Tracébesluit Sporen in Arnhem naar voren hebben gebracht of die inspreken op een onderwerp dat tijdens het Ontwerp-Tracébesluit Sporen in Arnhem nog niet bekend was, kunnen van 27 mei tot en met 7 juli 2009 beroep instellen bij de Raad van State.

Ondanks de verlengde proceduretijd is het project een jaar eerder gerealiseerd dan in het MIRT 2008 nog werd verondersteld. De indienststelling van Sporen in Arnhem is gepland voor eind 2011.

Dit is gerealiseerd doordat ProRail voorafgaand aan het Tracébesluit Sporen in Arnhem de aanbesteding van het hoofdcontract is gestart, maar wel onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat gunning pas mag plaatsvinden wanneer het Tracébesluit Sporen in Arnhem is vastgesteld. Het hoofdcontract wordt in juli 2009 door ProRail gegund, waarna met de bouw van het project kan worden begonnen.

NSP Arnhem

Eind september 2007 is het stationsgebouw van Arnhem met de perrontunnel gesloopt om plaats te maken voor een OV Terminal. Daarbij is in oktober 2007 gestart met de ruwbouw van de perrontunnel. De oude perrontunnel was met 4 tot 8 meter breedte vrij smal en laag. De tunnel was daarom niet meer geschikt om het toenemend aantal reizigers te kunnen verwerken. De nieuwe tunnel wordt meer dan 20 meter breed. Voorafgaand aan de sloop van het stationsgebouw en de perrontunnel is aan de oostzijde van het bestaande station een tijdelijk station en een tijdelijke traverse gebouwd.

In 2008 is na een mislukte aanbesteding van de OV Terminal geconstateerd dat de beschikbaar gestelde middelen door Rijk, gemeente, Provincie Gelderland, Stadsregio Arnhem Nijmegen en NS onvoldoende zijn om de investeringskosten van de OV Terminal te kunnen dekken. In afwachting van een oplossing voor het financiële tekort is tussen Rijk en gemeente Arnhem in december 2008 besloten om de OV-Terminal gefaseerd uit te voeren.

In fase 1 wordt de ondergrondse fietsenstalling gebouwd en de perrontunnel afgebouwd. De perrontunnel en de fietsenstalling nemen gezamenlijk begin 2011 de functie van het tijdelijk station en de tijdelijke traverse over. Vanaf 2011 kunnen reizigers direct vanaf het busstation de perrontunnel inlopen, waardoor de overstaptijd ten opzichte van de tijdelijke situatie sterk wordt bekort en de toegankelijkheid tot de perrons wordt verbeterd. Bij deze keuze heeft het belang van de treinreiziger voorop gestaan.

De aanbesteding van fase 1 is nagenoeg afgerond. Volgens planning zal de bouw van fase 1 starten in het 3e kwartaal van 2009.

De aanbesteding van fase 2 zal starten wanneer de betrokken partijen erin slagen de huidige tekorten weg te werken. Het streven is om fase 2 aansluitend op fase 1 te laten starten. In het eerder genoemde overleg van 15 december 2008 heeft de Minister van VROM, in reactie op vragen van mevrouw Roefs, aangegeven dat het een gezamenlijke verantwoordelijkheid is om tot een oplossing te komen en dat eind februari 2009 aan Arnhem zekerheid moet kunnen worden geboden over hoe wij het tekort met Arnhem kunnen oplossen. Die zekerheid kan evenwel nog niet worden geboden. Het overleg daarover met gemeente, ProRail en provincie is nog gaande en heeft nog niet tot een bevredigende oplossing geleid. Wel is er inmiddels zicht op een oplossingsrichting.

Samenhang Sporen in Arnhem met NSP Arnhem

Door het bouwen van de 1e fase van de OV Terminal kan het tijdelijk station in 2011 worden gesloopt. Dit heeft drie voordelen:

1. De reiziger wordt beter bediend omdat het tijdelijk station niet optimaal functioneert.
2. Arnhem kan de ontwikkeling in Arnhem Centraal oostzijde na de sloop van het tijdelijk station ter hand nemen.

3. Sporen in Arnhem kan worden gebouwd. Vóór de herfst van 2010 wordt de tijdelijke traverse aangepast om de nieuwe infrastructuur aan de oostzijde van de perrons in de herfst van 2010 te kunnen aanleggen. De tijdelijke traverse moet in ieder geval voor de zomer van 2011 in zijn geheel zijn verwijderd om de sporen 2 tot en met 7 te kunnen aansluiten.

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