

2014Z00225

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de voortgang van de capaciteitsverhoging op de Valleilijn*. (ingezonden 10 januari 2014).

Vraag 1

Wat is de laatste stand van zaken in de planning en de financiering van de capaciteitsverhoging op de Valleilijn (bouw Barneveld Zuid, capacitaire inpassing Hoevelaken en Barneveld Zuid, oplossen overbelastverklaringen en doortrekken kwartierdienst tot Ede-Wageningen)? Kunt u een overzicht geven van de wijzigingen in deze planning sinds 2005?

Vraag 2

Klopt het dat station Barneveld Zuid nog steeds zal worden opgeleverd in februari 2015 maar dat de noodzakelijke capaciteitsmaatregelen om ook voor dit traject niet slechts een halfuursdienst maar een kwartiersdienst te kunnen rijden, dan nog niet genomen zijn maar opnieuw enkele jaren vertraging hebben opgelopen en pas op zijn vroegst in 2018 klaar kunnen zijn? Wat is de reden van deze nieuwe vertraging?

Vraag 3

Wat zijn de consequenties voor de bediening van station Barneveld Zuid als de genoemde maatregelen pas in 2018 klaar zijn? Hoe verhoudt zich dit tot de Samenloopovereenkomst met NS?

Vraag 4

Deelt u de mening dat de vertraging van de capaciteitsmaatregelen onacceptabel is aangezien er al sinds 2008 wordt gesproken over deze kleine noodzakelijke capaciteitsmaatregelen op deze lijn welke aanvankelijk al in 2011–2012 zouden worden genomen?

Vraag 5

Kunt u aangeven of er procedurele mogelijkheden zijn om de capaciteitsmaatregelen voor de gewenste bediening van station Barneveld Zuid te versnellen?

Vraag 6

Klopt het dat er verschillende varianten zijn uitgewerkt voor de kwartiersdienst tot Ede-Wageningen en dat het resultaat is dat er globaal 3 varianten zijn:

- een trage kwartiersdienst zonder goede Intercity-aansluitingen in Ede-Wageningen waardoor de vervoerwaarde slecht is en de exploitatiekosten hoger (meer materieel en personeel nodig)
- een sterk versnelde kwartiersdienst met Intercity-aansluitingen in Ede-Wageningen en lagere exploitatiekosten (door maximale versnelling en partieel dubbelspoor) maar waarvoor forse investeringen op de Valleilijn nodig zijn waarvoor het huidige budget ontoereikend is
- een aanzienlijk goedkopere variant met een hoge vervoerwaarde waarbij het overstapprobleem in Ede wordt vermeden door de Valleilijn weer te laten doorrijden naar Arnhem in plaats van de huidige onrendabele NS-stoptreinpendel?

Vraag 7

Is het juist dat capaciteitsanalyse door ProRail heeft uitgewezen dat capaciteit geen probleem vormt in het kunnen doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem?

Vraag 8

Deelt u de mening dat de laatste variant voor alle betrokken partijen, maar vooral voor de reiziger de beste oplossing is? Deelt u de mening dat het daarom logisch is de onrendabele stoptreinpendel Ede-Arnhem uit de hoofdrailnetconcessie te halen en weer te komen tot een doorgaande regiodienst Amersfoort-Arnhem, zoals vanaf de opening in oktober 1937 het geval is geweest¹ en op het traject Zwolle-Enschede omwille van de reiziger óók is gedaan? Zo nee, bent u dan bereid tientallen miljoenen euro's extra beschikbaar te stellen om een geknipte kwartiersverbinding met goede aansluitingen te accommoderen? Indien uw antwoord op beide vragen «nee» luidt, wat gaat u dan wel doen om de Overbelasting van de Valleilijn op te lossen?

¹ NS-dienstregeling Amersfoort-Arnhem 3.10.1937, uit «Een eeuw kippenlijn», GJ Crebolder, uitg. BDU/Boeken, 2e druk, 2004, p.105.