

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 122

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 30 juni 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de lijst van vragen en antwoorden inzake de spoorwegovergang en inhaalsporen in Bilthoven (Kamerstuk 29 893, nr. 119).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 29 juni 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), Ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD) en Werf, M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Ulenbelt, P. (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

1.

Deelt u het standpunt dat het in het algemeen belang is dat infrastructuurwerken en werken in de nabije omgeving van infrastructuur zodanig aangelegd worden, dat in de toekomst reëel te verwachten uitbreidingen niet onmogelijk worden gemaakt of onevenredig duur zullen uitpakken?

In beginsel wel, zij het dat er altijd een afweging moet plaatsvinden of de beperking die aan de omgeving wordt opgelegd in verhouding staat tot het realiteitsgehalte en toekomstige noodzaak van de mogelijke infrastructuuruitbreiding en de te vermijden kosten.

2.

Kunt u zich voorstellen dat een lokale overheid soms een andere belangenafweging maakt dan het Rijk bij ruimtelijke reserveringen? Deelt u de conclusie dat de rijksoverheid de ruimtelijke belangen voor rijkswegen en railinfrastructuur dient te bewaken?

Ja.

Ik deel uw conclusie dat het de rijksoverheid is die het belang van de rijksinfrastructuur bewaakt; wat de railinfrastructuur betreft beperkt deze zorg zich tot de hoofd railinfrastructuur.

3.

Is de conclusie juist dat namens de rijksoverheid de minister van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk is voor het beleid en de tenuitvoeringslegging van ruimtelijke reserveringen en het toekomstvast uitvoeren van infrastructurele werken voor het spoorwegennet?

Dat is inderdaad de vigerende taakverdeling.

4.

Welke wettelijke en regelgevende kaders zijn er van toepassing op het reserveren van uitbreidingsruimte rondom spoorwegen? Wat is daarbij de specifieke situatie in het geval van Bilthoven?

In artikel 20 van de Spoorwegwet zijn ter begrenzing van de hoofdspoorweg de vrij te houden stroken, ter weerszijden van het spoor, bepaald op 11 meter. Deze marges zijn ook opgenomen in de nog vast te stellen AMvB Ruimte. Daarenboven is in de AMvB Ruimte langs de PHS-corridors een extra aanduiding opgenomen: «planstudiegebied intensivering treindienst en infrastructurele maatregelen in kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer».

In het geval van Bilthoven is er geen aanleiding voor een ruimte reservering omdat er op deze lijn geen sprake is van een capaciteitsprobleem.

5a.

Is het u bekend dat de inschatting van de gemeente De Bilt over de ruimtelijke en financiële impact van viersporigheid of een reservering daartoe gebaseerd is op de ruimtelijk maximaal ingrijpende doorgaande viersporigheid door de gehele gemeente en meer specifiek een hoogteligging van toekomstige vrijliggende buitensporen die gelijk is aan die van de huidige sporen?

De inschatting van de gemeente De Bilt is inderdaad gebaseerd op een volledige viersporigheid in Bilthoven. Wanneer het gaat om alleen een inhaling bij het station is de impact voor de ruimtelijke omgeving inderdaad minder groot, maar nog steeds aanzienlijk. Gelet op de eisen die gesteld worden aan snelheid en veiligheid is voor de verbreding van de sporen veel ruimte nodig.

5b.

Deelt u de conclusie dat daarmee geen realistisch beeld wordt geschetst van de te verwachten toekomstige capaciteitsbehoefte bij Bilthoven, waarbij vrij liggende inhaalsporen bij het station in combinatie met het reeds bestaande derde spoor van Bilthoven naar Den Dolder naar verwachting voldoende capaciteit en robuustheid opleveren om de groei van het treinverkeer aan te kunnen?

Actuele studies met betrekking tot het traject Utrecht – Amersfoort wijzen niet op de noodzaak tot inhaalsporen of vier-sporigheid. Op dit moment rijden er 4 Intercity's en 4 Stoptreinen (per uur, per richting). In de lopende planstudie Utrecht – Harderwijk wordt een frequentieverhoging naar 4 Intercity's en 6 Stoptreinen onderzocht.

Uit navraag bij ProRail blijkt dat hierbij geen behoefte aan een inhaling of vier-sporigheid bij Bilthoven aan de orde is. Uit de NMCA blijkt dat dit treinaanbod ook in 2028 de vervoervraag nog kan accommoderen. Vorenstaande leidt tot de conclusie dat doorgaande viersporigheid, als ook inhaalsporen bij Bilthoven, op afzienbare termijn (2028) niet nodig zijn.

6.

Onderschrijft u de analyse dat een iets hogere ligging van de buitenliggende inhaalsporen een innovatieve bouwtechnische oplossing biedt om te voorkomen dat de stijgen daalpunten van de onderdoorgangen veel dieper in de bestaande ruimtelijke structuur inwerken, en dat op deze wijze een grote ruimtelijke impact en de amovering van een groot aantal woningen vermeden kan worden? Is het juist dat deze innovatieve optie tot op heden niet is beschouwd?

Omdat inhaalsporen niet nodig zijn (zie antwoord op vraag 5) is deze optie niet aan de orde en daarom niet beschouwd.

7a.

Bent u, in lijn met het gestelde in de Motie Slob (32 500-A, nr. 29), bereid om op korte termijn te zoeken naar de mogelijkheden om, zoveel als mogelijk binnen de kaders van het reeds in gang gezette infrastructuurproject bij station Bilthoven, alsnog tot een zodanige realisatie van infrawerken te komen dat vrij liggende inhaalsporen ter hoogte van het station niet onmogelijk worden gemaakt of onevenredig duur zullen uitpakken?

Nee, zie het antwoord op vraag 5.

7b.

Indien u daartoe niet bereid bent, hoe verhoudt uw standpunt in deze zich tot het vigerende ruimtelijke beleid?

Zie het antwoord op vraag 1.

8a.

Bent u bekend met het feit dat er regelmatig stoptreinen tussen Den Dolder en Utrecht «aan de kant moeten» op het inhaalspoor tussen Den Dolder en Bilthoven, omdat een vertraagde intercitytrein moet passeren of om te voorkomen dat een intercitytrein vertraagd raakt door een vertraging van de stoptrein?

Het klopt dat er incidenteel stoptreinen op een inhaalspoor moeten voor vertraagde intercitytreinen.

Het percentage stoptreinen/sprinters dat aan de kant moet om een vertraagde intercity trein te laten passeren is zeer klein.

8b.

Deelt u de mening dat hierdoor de stoptreinreizigers onnodig extra vertraging oplopen omdat het inhaalspoor zich niet ter hoogte van een perron bevindt?

Er is slechts sprake van vertragingen die zeer beperkt zijn en niet vaak voorkomen.

8c.

Zou u een analyse kunnen maken van de robuustheid van het spoortraject Utrecht-Amersfoort/Hilversum/Baarn en de olievlek werking van vertragingen in dat gebied?

Op basis van recente gegevens over mei 2011 van ProRail is gebleken dat er op het traject tussen Utrecht en Amersfoort/Baarn nauwelijks problemen zijn met de punctualiteit voor zowel sprinter als intercity. Van olievlekwerking is dan ook geen sprake. Ik zie daarom geen aanleiding voor een specifieke analyse van de robuustheid voor dit traject.

8d.

Deelt u de mening dat met inhaalsporen ter hoogte van een station op dit traject de dienstregeling robuuster wordt voor het opvangen van dit soort vertragingen?

Zoals onder 8 a,b en c aangegeven zijn er nauwelijks knelpunten met de punctualiteit. Een inhaalspoor heeft dan ook weinig toegevoegde waarde. Bovendien geldt voor station Bilthoven dat gezien de op korte afstand aanwezige andere inhaalmogelijkheid (de viersporigheid Utrecht-BlauwKapel) inhaalsporen bij station Bilthoven weinig toegevoegde waarde hebben voor de robuustheid van het onderhavige baanvak als geheel.

9.

Deelt u de mening dat door het in de komende jaren verhogen van het aantal stops van stoptreinen op station Bilthoven, een nieuwe toegangspoort tot de Utrechtse regio kan ontstaan, doordat hierdoor en door het toekomstige doortrekken van de Uithoftram naar dit station aantrekkelijke verbindingen vanuit de richting Amersfoort en verder ontstaan richting de Utrechtse Uithof?

Van het doortrekken van de Uithoftram naar station Bilthoven zijn nog geen concrete plannen bekend. Zodra deze plannen worden ingediend, zal daarover een gesprek met de Regio worden aangegaan.

10.

Bent u nog steeds van mening dat de maximale capaciteit op de spoorlijn Utrecht-Amersfoort tot 2020 bereikt is? Deelt u de mening dat juist daarom nu al rekening moet worden gehouden met toekomstige wensen voor uitbreiding van spoorcapaciteit?

Op dit moment rijden er op dit traject 4 IC's en 4 Sprinters. In het licht van het antwoord op vraag 5 ben ik niet van mening dat de maximale capaciteit van de spoorlijn in 2020 bereikt is. Ik ben van mening dat op basis van de voorziene reizigersgroei de noodzaak ontbreekt om rekening te houden met toekomstige wensen voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit.

11.

Klopt het dat de regionale partijen achter de plannen van Bilthoven staan, maar dat de provincies Gelderland en Utrecht wel degelijk ook de wens van het doortrekken van de Valleilijn (Ede-Barneveld-Amersfoort) naar Utrecht ondersteunen?

Alvorens te antwoorden merk ik op dat ik bij de antwoorden op de schriftelijke vragen over de afsprakenlijst BO-MIRT voorjaar 2011 heb toegezegd om bij de beantwoording van de Commissievragen over station Bilthoven het verzoek te betrekken van de provincie Gelderland¹ en daarbij te vermelden op welke wijze ik medewerking zal verlenen aan dit verzoek. Met onderstaand antwoord voldoe ik tevens aan deze toezegging.

De regionale partijen, te weten de provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht staan achter de plannen van de gemeente De Bilt ten aanzien van Bilthoven

De Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland hebben ten aanzien van het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht en Arnhem op 20 mei 2011 aan Provinciale Staten geantwoord. «We zijn bereid om met de provincie Utrecht en andere partners (zoals gemeente Amersfoort) te bezien of het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht mogelijk is. Tegelijk zijn er andere projecten (zoals doortrekking van Randstadspoor) en bestuurlijke wensen (zoals een stoptrein met nieuwe haltes op het traject Amersfoort-Apeldoorn) die eveneens een claim leggen op het reeds drukke spoor bij Amersfoort en Utrecht. Hier moet een balans worden gevonden. Op dit moment ligt een verzoek bij ProRail om een antwoord te geven of doortrekking naar Arnhem qua capaciteit tot de mogelijkheden behoort. Bij dit verzoek is eveneens gevraagd aan ProRail om een globale capaciteitstoets te doen of ook doortrekken naar Utrecht mogelijk is. We hebben van ProRail nog geen bericht gehad wanneer dit onderzoek gereed is.»

Van de zijde van de provincie Utrecht is nog geen reactie bekend.

Indien de uitkomsten van dit onderzoek leiden tot verdere stappen van de concessiehouder zal ik deze op basis van de geldende procedures bezien

12.

Deelt u de mening dat inhaalsporen ter hoogte van station Bilthoven, bij de overgang Soestdijkseweg, wenselijk zijn voor een robuuste dienstregeling, indien de Valleilijn (en dus niet de Veluwelijn zoals abusievelijk het uitgangspunt was in de beantwoording van de eerdere vragenlijst, de sprinters op de Veluwelijn Zwolle-Amersfoort-Utrecht rijden immers al langs Bilthoven) wordt doorgetrokken naar Utrecht, zoals is opgenomen in de regionale markten capaciteitsanalyse 2020 (31 305, nr. 190)?

Het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht zou, in combinatie met de lopende planstudie naar frequentieverhoging op de Veluwelijn tussen Utrecht en Harderwijk, leiden tot 8 Sprinters per uur tussen Utrecht en Den Dolder, waarvan 6 doorgaan naar Amersfoort. Mij is niet bekend dat er een marktzaak is op dit traject voor een zo hoge frequentie. Gezien de marktzaak zou hier ten hoogste sprake moeten zijn van een keuze tussen óf frequentieverhoging Utrecht – Harderwijk óf doortrek van de Valleilijn naar Utrecht. In beide gevallen is er geen noodzaak tot inhaalsporen bij Bilthoven (zie mijn antwoord op vraag 5).

¹ Gelderland vraagt aandacht voor het doortrekken van de Valleilijn (spoorverbinding Amersfoort – Barneveld – Ede-Wageningen) naar Arnhem en Utrecht. Regio wil graag verdere stappen zetten en vraagt de minister hiervoor medewerking.

In het onderzoeksrapport NMCA regionaal Openbaar Vervoer (bijlage 6 bij de brief over de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse van 14 juni 2011) is de doortrekking van de Valleilijn naar Utrecht niet beschouwd.

13.

Bent u bereid om in het vervolg bij de bouw van civieltechnische kunstwerken van ProRail, zoals tunnels en viaducten, in relevante situaties te vragen een analyse mee te leveren met betrekking tot nut en noodzaak van een ruimtelijke en bouwtechnische reservering ten behoeve van toekomstige spooruitbreidingen zoals inhaalsporen en de Kamer hierover te informeren? Deelt u de mening dat dit in ruimtelijke ordeningsprocedures die betrekking hebben op rijksinfrastructuur meegenomen dient te worden?

Indien er aanwijzingen zijn voor toekomstige plannen wordt dit meegenomen in de besluitvorming.