

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 119

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 17 mei 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu inzake de spoorwegovergang en inhaalsporen in Bilthoven.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 mei 2011.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, 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-Smeerdijk, 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), Vacature, (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, 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).

Inleiding

Voordat ik de door de Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu gestelde aanvullende vragen over de spoorwegovergang Leijenseweg in Bilthoven en de inhaalsporen ter hoogte van station Bilthoven beantwoord, geef ik kort de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkelingen aldaar weer.

In Bilthoven zijn twee spoorwegovergangen, de Soestdijkseweg en de Leijenseweg. Ter vervanging van de spoorwegovergang in de Soestdijkseweg worden twee tunnels aangelegd (een tunnel voor langzaam verkeer direct bij het station en een tunnel voor snelverkeer iets verderop richting Utrecht).

Met betrekking tot de spoorwegovergang Leijenseweg vindt overleg plaats tussen de gemeente De Bilt, de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en ProRail over de mogelijkheid om de spoorwegovergang Leijenseweg ongelijkvloers te maken.

In de beantwoording van de vragen van de heer Slob, over goedkope groeikansen op het spoor Zwolle – Utrecht, heb ik aangegeven dat er in de gemeente De Bilt twee gelijkvloerse spoorwegovergangen zijn waar door de direct betrokken partijen gezocht wordt naar een structurele oplossing voor de gerezen problematiek (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1 895, d.d. 21 maart 2011).

Ik verwijs in dit kader ook naar de beantwoording van de vragen van de heer Haverkamp (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1741).

De in uitvoering zijnde maatregelen wil ik niet ophouden. De recent ontvangen brief d.d. 15 april 2011 van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt inzake deze aangelegenheid heb ik bijgevoegd.¹ Korthedshalve verwijs ik u naar de inhoud ervan.

Thans kom ik tot de beantwoording van de vragen van uw Commissie met betrekking tot de inhaalsporen ter hoogte van station Bilthoven.

Vragen en antwoorden

1

Kunt u aangeven wat het exacte probleem is bij de twee nieuwe spooronderdoorgangen ter hoogte van station Bilthoven ter vervanging van de overgang Soestdijkseweg waardoor er geen ruimte zou zijn voor (een reservering voor) inhaalsporen? Is dit de mening van de gemeente De Bilt en/ of ProRail of is dit ook (door) uzelf feitelijk vastgesteld? Wordt dit knelpunt veroorzaakt door bestaande gebouwen of door nieuw te realiseren gebouwen?

Door de realisatie van de onderdoorgangen bij de Soestdijkseweg wordt de huidige sporen lay-out niet gewijzigd. Het probleem ten aanzien van de inhaalsporen is dat de bestaande bebouwing en particuliere eigendommen geven geen ruimte voor inhaalsporen. Verwezen wordt hiervoor ook naar de bijgevoegde brief van de Gemeente De Bilt van 15 april 2011. De provincie Utrecht, het Bestuur regio Utrecht en de gemeente De Bilt en haar bevolking staan achter de uitvoering van het plan voor de onderdoorgangen (voor auto- en langzaamverkeer) en de herinrichting van het stationsgebied in de huidige vorm. Met de realisatie van de onderdoorgangen is in januari 2011 gestart.

2

Deelt u de mening dat inhaalsporen ter hoogte van station Bilthoven (overgang Soestdijkseweg) wenselijk zijn voor een robuuste dienstregeling, indien de Valleilijn wordt doorgetrokken naar Utrecht, zoals is opgenomen in de regionale markt- en capaciteitsanalyse 2020 (Kamerstuk 31 305, nr. 190)?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Nee, deze mening deel ik niet. Zoals blijkt uit mijn brief van 16 november 2010, zijnde mijn reactie op de notitie «Impuls voor de Veluwelijn» van de fractie van de ChristenUnie (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 404, nr. 30) en de beantwoording van de vragen over de groeikansen op het spoor Zwolle- Utrecht, (Vergaderjaar 2010–2011, nr. 1895), ontbreekt de noodzaak tot het verhogen van de frequenties op de Veluwelijn, mede door de wijziging van de vervoerstromen door de opening van de Hanzelijn.

3

Hoe verhoudt het vermeende ruimtelijke knelpunt bij de Soestdijkseweg zich tot het feit dat station Bilthoven zowel aan de noord-als aan de zuidzijde tot in de jaren tachtig meersporig is geweest en zowel de bovenleidingconstructie als de fysieke ruimte nog steeds beschikbaar is?

In Bilthoven is nooit sprake geweest van een viersporige situatie. Aan de zuidzijde lag een aftakkend spoor naar Zeist, deze is in de jaren '60 verwijderd. Van het oude opstelspoor aan de noordzijde, resteren slechts bij het station nog drie portalen van de bovenleidingconstructie. Op basis van een eerste inschatting door de gemeente De Bilt zou de aanleg van een inhaalspoor leiden tot het ten noorden en ten zuiden van het spoor afbreken van ruim 100 woningen en een viertal bedrijven.

4

Bent u alsnog bereid op korte termijn de kosten voor de realisatie van inhaalsporen bij station Bilthoven inzichtelijk te maken en bij de gebiedsontwikkeling de viaducten (ter vervanging van de overgang Soestdijkseweg) in ieder geval zo uit te voeren dat ze voldoende breed zijn voor toekomstige realisatie van deze inhaalsporen, zoals gevraagd in de motie Slob?

Nee in de huidige situatie is hier geen noodzaak en of aanleiding voor (zie het antwoord op vraag 2 en 3).

5.

Kunt u aangeven in hoeverre er ter hoogte van de geplande tunnel onder het spoor bij de Leijenseweg ruimte bestaat voor (een reservering voor) Inhaal sporen en of hiermee rekening is gehouden bij de plannen voor de tunnel voor het wegverkeer?

In de tunnelplannen bij de Leijenseweg wordt uitgegaan van de huidige 2-sporigheid. In de huidige situatie is er geen noodzaak en of aanleiding voor (een reservering voor) inhaalsporen (zie ook het antwoord op vraag 2 en 3). Tevens is er op afzienbare termijn geen reden voor het voorbe-reiden op viersporigheden.

6

Mocht er ter hoogte van de Leijenseweg geen ruimte zijn voor vier sporen, is er dan wel ruimte voor drie sporen en wordt hiermee rekening gehouden bij de plannen voor de wegtunnel?

Nee, zie hiervoor verder het antwoord op vraag 5.

7

Kunt u aangeven hoe de stelling, dat er op één of beide locaties geen ruimte zou zijn, zich verhoudt tot het beleid om rond landelijke hoofdspoorwegen ruimte vrij te houden in verband met toekomstige wensen ten aanzien van infrastructuur?

Gezien het feit dat er zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 3 ruim honderd woningen en een viertal bedrijfspanden moeten worden afgebroken, is dit principe niet zomaar toe te passen. De bedoelde ruimte vrijhouden geldt voor nieuwe ruimtelijke plannen rond het spoor.

8

Bent u bereid om in het vervolg bij de bouw van civieltechnische kunstwerken van ProRail, zoals tunnels en viaducten, te vragen in relevante situaties 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?

Bij de bouw van civieltechnische kunstwerken wordt rekening gehouden met de vigerende RO procedures.