

Lijst van vragen

1

Is de in kwalitatieve risicoanalyse, die u noemt in de beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Slob over kosten-effectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn en andere kleinschalige spoorprojecten (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel van de Handelingen 3612), inmiddels opgesteld? Zo nee, waarom heeft u dit niet meegenomen in het onderzoek?

2

Is uw conclusie op basis van een benodigd investeringsbedrag van 120 miljoen euro niet voorbarig, nu blijkt dat circa driekwart van dit bedrag geraamd is voor veiligheid en geluidsmaatregelen, waarvan helemaal niet vaststaat of deze wel nodig zijn omdat er nog geen risicoanalyse is gedaan?

3

- a. *Deelt u de mening dat 120 miljoen euro voor circa twee kilometer spoor, waarvan circa driekwart van de investering is geraamd voor veiligheid en geluidsmaatregelen, per definitie niet proportioneel is?*
- b. *Bent u daarom bereid opnieuw een oordeel te geven over een kosteneffectieve uitbreiding van de capaciteit van de Valleilijn, waarin meer realistische maatregelen voor veiligheid en geluid zijn opgenomen?*

4

- a. *Kunt u aangeven wat u in relatie tot het begrip proportionaliteit bedoeld met uw antwoord op vraag 8 van de eerder genoemde schriftelijke vragen van het lid Slob, waarin u stelt dat risicoanalyses maatwerk zijn?*
- b. *Zou u daarbij kunnen ingaan op de casus dat, met hetzelfde geld waarmee ProRail nu vier tunnels voorstelt binnen Ede, ook de vier meest gevaarlijke spoorkruisingen in Nederland kunnen worden aangepakt?*
- c. *Deelt u de mening dat deze laatste keuze veel effectiever is voor de integrale spoorveiligheid van het Nederlandse spoor?*
- d. *Deelt u op basis van de casus van de Valleilijn de conclusie dat het uitgangspunt van gelijkwaardige veiligheid uit de Derde Kadernota Railveiligheid te rigide is?*
- e. *Deelt u de mening dat bij het bepalen van de proportionaliteit van maatregelen mede moet worden gekeken naar de uiteindelijke veiligheidssituatie? Is het bijvoorbeeld mogelijk een norm op te stellen voor spoorwegovergangen waaraan kan worden getoetst, in plaats van het criterium van «gelijkwaardige veiligheid»? Bent u bereid de regels op dit punt aan te passen?*
- f. *Hoe komt u tot de conclusie dat het vigerende beleid geen belemmering vormt om tot kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding te komen, terwijl het resultaat van het onderzoek dat naar de Kamer is gestuurd tot nu toe een voorstel is voor een capaciteitsuitbreiding die juist NIET kosteneffectief is?*

5

Bent u bereid alsnog het onderzoek naar kosteneffectieve capaciteitsmaatregelen op de Valleilijn, conform het dictum van de motie Slob en Dijsselbloem over een kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding van de Valleilijn (Kamerstuk 32 500-A, nr. 31), af te ronden, waarbij:

- ook de variant uit vraag 10 van de eerder genoemde schriftelijke vragen van het lid Slob wordt meegenomen, zodat een goede vergelijking van de varianten mogelijk is;
- onder meer door een risicoanalyse kritisch wordt gekeken of de genoemde veiligheids- en geluidmaatregelen echt nodig zijn;
- het uitgangspunt een sobere variant is waarbij capaciteit (kwartiersdienst) en reistijd voorop staan?

6

- a. Heeft u kennisgenomen van de antwoorden van Gedeputeerde Staten van Gelderland op schriftelijke vragen van het statenlid Plug over de Quick scan capaciteitsuitbreiding Valleilijn d.d. 23 augustus 2011 (zie bijlage)?
- b. Deelt u de mening van Gedeputeerde Staten van Gelderland dat het merendeel van de aanvullende maatregelen (geluid/veiligheid) niet proportioneel zijn, zeker als je deze vergelijkt met benodigde aanvullende maatregelen bij vergelijkbare kleine capaciteitsuitbreidingen op de weg?
- c. Bent u bereid, aangezien Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft aangegeven zelf het vervolgonderzoek te willen laten doen nu u in eerste instantie heeft aangegeven geen vervolgonderzoek te willen doen, alsnog in dit onderzoek te participeren zodat er een gezamenlijk gedragen beeld ontstaat?
- d. Bent u bereid ProRail te vragen dit onderzoek af te ronden vóór het notaoverleg MIRT in december 2011?

7

- a. Kunt u aangeven wat de samenhang is tussen het dossier Valleilijn en het goederenvervoer, gezien de voorgenomen sluiting van de Oosterspoorbaan (Maliebaan) in Utrecht vanuit de richting Arnhem?
- b. Klopt het dat ProRail en u in de quick-scan niet zijn uitgegaan van goederenvervoer via de Valleilijn omdat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer ervan uitgaat dat er vanaf 2020 geen goederenvervoer is tussen Utrecht en Arnhem?
- c. Bent u ermee bekend dat er bij de goederenrouting van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer alleen is gekeken naar goederenroutes met meer dan vijf goederenpaden per dag en dat er buiten deze routes dus nog wel degelijk sprake kan zijn van goederenvervoer?
- d. Klopt het dat er in de toekomst wel degelijk goederentreinen zullen blijven rijden op deze corridor, die door de sluiting van de Oosterspoorbaan via de Valleilijn zullen moeten worden geleid?
- e. Klopt het dat hierdoor capaciteitsmaatregelen op de Valleilijn sowieso noodzakelijk worden, omdat de decentrale vervoerder capaciteitsrechten heeft op deze spoorlijn en er daarbovenop geen ruimte is voor goederenvervoer?
- f. Deelt u de mening dat hiermee een overbelastverklaring conform de EU-richtlijnen nodig is? Is deze overbelastverklaring al afgegeven? Zo nee, waarom niet?

8

- a. Wat zijn in de NMCA regionaal openbaar vervoer (zie de bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 196) de specifieke uitgangspunten voor het spoorproduct op de Valleilijn (snelheid, betrouwbaarheid, frequentie) in de capaciteitsanalyse en in de aanbodvariant?
- b. Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor de cijfers uit de eerder genoemde NMCA regionaal openbaar vervoer voor de verwachte groei van het aantal reizigers op de Valleilijn (NMCA: 67% in 2020, 71% in 2028, 82% in 2028 bij aanbodvariant) indien hierbij rekening wordt gehouden met het effect van zes minuten reistijdverbetering

zoals geschetst in uw antwoord op vraag 10 uit de eerder genoemde schriftelijke vragen van het lid Slob.

9

- a. *Kunt u aangeven hoeveel geplande buitendienststellingen er komende jaren (2011–2020) indicatief zijn op het traject Ede-Utrecht, mede als gevolg van de verschillende spoorprojecten op dit traject en rond knooppunt Utrecht, en hoe dit zich verhoudt tot het reguliere aantal buitendienststellingen?*
- b. *Deelt u de mening dat het grote aantal buitendienststellingen, dat nodig is voor deze projecten de komende jaren, zal leiden tot veel overlast voor de reiziger met hoofdletter R en dat daardoor een investering in de vorm van extra capaciteit op de alternatieve route via de Valleilijn gerechtvaardigd is, los van de vraag of op deze route omgeleide treinen van NS rijden of extra regionale treinen (kwartiersdienst in plaats van de huidige halfuursdienst)?*
- c. *Hoeveel geld is er in totaal gemoeid met de projecten doorstroomstation Utrecht, sleutelproject Utrecht en andere investeringen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer rond station Utrecht en op het traject Ede-Utrecht?*
- d. *Deelt u de mening dat een investering van 30 miljoen euro op het traject Amersfoort-Ede Wageningen, om de overlast voor de reiziger te verlichten, gerechtvaardigd is?*

10

Hoe verhouden de veiligheidsnormen bij spoorwegovergangen bij capaciteitsuitbreiding van spoorlijnen zich tot de normen voor tramwegen?