

Vergaderjaar 2011–2012

33 000 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2012

Nr. 8

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 november 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief d.d. 5 juli 2011 inzake de Quick scan maatregelen kosteneffectieve capaciteitsuitbreiding Valleilijn, (Kamerstuk 32 500 A, nr. 99).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 9 november 2011. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

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

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

1

Is de in kwalitatieve risicoanalyse, die u noemt in de beantwoording van schriftelijke vragen van het lid Slob over kosteneffectieve 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?

Nee. Het eventueel uitvoeren van een kwalitatieve risicoanalyse betrek ik bij het vervolgonderzoek op de Nationale Markt en Capaciteits Analyse (NMCA) met betrekking tot het decentraal spoor, zoals ik ook heb aangegeven in mijn brief van 5 juli 2011¹.

Als uit de vervolganalyse van de NMCA met betrekking tot de in het hoofdrapport van de NMCA geïndiceerde spoorlijnen blijkt dat er inderdaad mogelijk op korte termijn een capaciteitsknelpunt op een gedecentraliseerde spoorlijn is te verwachten en ProRail heeft aangegeven met welke maatregelen dat is te voorkomen en hoeveel die kosten, dan zal ik vervolgens ProRail ook een opdracht verlenen om een kwalitatieve risicoanalyse met betrekking tot de spoorweg-veiligheid uit te voeren op die lijnen. Het is mijn streven om uiterlijk in het voorjaar van 2012 afspraken te maken met de decentrale overheden over een eventueel gewenste aanpak op basis van de resultaten van het vervolgonderzoek van de NMCA.

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?

Zoals ik aangeef in het antwoord op vraag 1, wordt deze lijn meegenomen in de vervolganalyse van de NMCA. Uit de quick scan van ProRail blijkt echter al wel dat voor het kunnen rijden van een kwartiersdienst tenminste een passeerspoor (en extra zijperron) bij Ede Centrum moet worden gerealiseerd en dat tussen Barneveld Centrum en Lunteren de baanvaknelheid moet worden verhoogd van 80 naar 120 km/u. Daarnaast moet naar alle waarschijnlijkheid een stuk dubbelspoor worden aangelegd tussen Barneveld Centrum en Lunteren. Tenslotte dienen maatregelen te worden genomen om te voorkomen dat door de frequentieverdubbeling van 2 naar 4 treinen per uur de overwegveiligheid verslechtert en de geluidsbelasting toeneemt tot boven de wettelijke normen. De kosten van deze maatregelen worden op basis van een globale raming op 120 mln euro. Driekwart van deze kosten (circa 90 mln) komt naar verwachting voor rekening van de benodigde maatregelen die genomen moeten worden om de overwegveiligheid te borgen en de geluidsoverlast te beperken.

In dit stadium is dit een globale schatting. De conclusie is gerechtvaardigd dat kleine capaciteitsuitbreidingen alleen niet zullen volstaan om op de Valleilijn een kwartiersdienst te kunnen rijden.

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?

Ik verwijst naar antwoord 5 uit mijn brief van 9 september 2011², met antwoorden op uw eerdere vragen over de Valleilijn. Het is mijns inziens overigens niet juist te stellen dat er sprake is van een «€ 120 mln. voor 2 km spoor». Het gaat om een globale raming van ProRail van in totaal

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 32 500 A, nr. 99.

² Tweede Kamer 2011–2012, aanhangsel van de Handelingen 3612.

€ 120 mln. voor het totaal aan maatregelen dat nodig is om een kwartierdienst op de gehele Valleilijn mogelijk te maken. Zie antwoord op vraag 2.

3.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?

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 1 en 2.

4.a

Kunt u aangeven wat u in relatie tot het begrip proportionaliteit bedoelt met uw antwoord op vraag 8 van de eerder genoemde schriftelijke vragen van het lid Slob, waarin u stelt dat risicoanalyses maatwerk zijn?

De hoofdlijn van het overwegveiligheidsbeleid is streven naar permanente verbetering van de veiligheid op overwegen. Dit vergt analyses per situatie, en uit de quick scan van de Valleilijn blijkt ook dat hier specifieke omstandigheden spelen bij de inzet van meer treinen op dit baanvak. Met een kwalitatieve risico analyse kan de veiligheidswinst van maatregelen in beeld worden gebracht.

Met proportionaliteit bedoel ik dat de kosten van de maatregelen in verhouding dienen te staan met de te realiseren veiligheidswinst. Hierbij geldt dat de verkeersfunctie van bestaande overwegen niet mag worden gewijzigd tenzij aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat de risico's worden beheerst (het zogenoemde «nee tenzij principe»).

Zoals ik al in vraag 2 heb aangegeven is het op basis van de quick scan gerechtvaardigd te stellen dat kleine capaciteitsuitbreidingen alleen niet zullen volstaan om op de Valleilijn een kwartiersdienst te kunnen rijden

4.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 spoor kruisingen in Nederland kunnen worden aangepakt?

Ik ga niet in op uw verzoek om na te gaan of met hetzelfde geld waarmee ProRail in de uitgevoerde quick scan vier tunnels voorstelt binnen Ede, ook de vier meest gevaarlijke spoor kruisingen in Nederland kunnen worden aangepakt. Het gaat hier om het specifieke effect van meer treinen op een bepaald baanvak, haar invloedsgebied en op het wegverkeer in die omgeving.

4.c

Deelt u de mening dat deze laatste keuze veel effectiever is voor de integrale spoorveiligheid van het Nederlandse spoor?

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 4.b. Overigens ben ik met u van mening dat elke euro die ingezet wordt voor de spoorwegveiligheid zo effectief mogelijk moet worden besteed.

4.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?

Bij het principe van gelijkwaardige veiligheid hoort ook het principe van proportionaliteit en maatwerk. Met de methode van risicoanalyse kunnen veiligheidsrisico's en het effect van beheersmaatregelen inzichtelijk worden gemaakt. De uitkomsten van een risicoanalyse ondersteunen het

besluitvormingsproces om het aanpassen van (het gebruik van) een overweg wel of niet toe te staan. Dit komt uiteindelijk de veiligheid ten goede.

4.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?

Het beleid ten aanzien van de overwegen is, zoals reeds aangegeven in de antwoorden 3, 7, 8 en 9 in mijn brief van 9 september 2011¹ op de eerder gestelde vragen over de kwartierdienst op de Valleilijn, geen belemmering. Ik zie op grond van deze casus dan ook geen aanleiding om de regels op dit punt aan te passen.

4.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?

Ik heb nog geen definitieve uitspraak gedaan over de kosteneffectiviteit van de voorgestelde capaciteitsuitbreiding (zie het antwoord op vraag 1.). Voorts verwijs naar het antwoord op vraag 4.e.

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?

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 1. Ik wacht eerst de vervolganalyse van de NMCA af.

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)?

Ja.

6.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?

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 3.a.

¹ Tweede Kamer 2011–2012, aanhangsel van de Handelingen 3612.

6.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?

Ik zie geen noodzaak dit nu reeds te doen, gezien de uitkomsten van de quick scan en de huidige vervoerstromen. Zoals hiervoor al aangegeven wacht ik eerst de vervolganalyse van de NMCA af.

6.d

Bent u bereid ProRail te vragen dit onderzoek af te ronden vóór het notaoverleg MIRT in december 2011?

Ik verwijst naar het antwoord op vraag 6.c.

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?

Er is na 2020 geen samenhang meer tussen het dossier Valleilijn en het goederenvervoer, omdat de Maliespoorbaan dan geen omleidingsroute meer kan zijn voor treinen vanuit Arnhem in verband met het in uitvoering zijnde project VleuGel. Zie ook mijn antwoord op vraag 7.b. Tot die tijd zou het kunnen gebeuren dat de Valleilijn als omleidingsroute wordt gebruikt. Dit echter slechts in het uitzonderlijke geval dat alle sporen via Utrecht Centraal geblokkeerd zijn.

7.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?

Ja. Er is conform de voorkeursbeslissing PHS (en de ingebruikname van de Betuweroute) geen sprake van regulier goederenvervoer tussen Utrecht en Arnhem en over de Valleilijn. Er kan wel incidenteel een goederentrein rijden.

7.c

Bent u ermee bekend dat er bij de goederenroutering 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?

Ja. Op alle spoorlijnen in Nederland kan er sprake zijn van niet patroonmatig spoorgoederenvervoer.

7.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?

Ik verwijst naar het antwoord op vraag 7.a.

7.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?

Nee, aangezien er geen sprake is van regulier goederenvervoer via deze route.

7.f

Deelt u de mening dat hiermee een overbelastverklaring conform de EU-richtlijnen nodig is? Is deze overbelastverklaring al afgegeven? Zo nee, waarom niet?

Nee, dit is niet aan de orde, omdat er geen regulier goederenvervoer plaats vindt via de Valleilijn.

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?

Voor de Valleilijn zijn in de NMCA regionaal openbaar vervoer de volgende uitgangspunten gehanteerd in de capaciteitsanalyse: het gemiddelde van de marktvraagontwikkeling, zoals die in de «Quick scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen» uit 2008 door het KiM is geprognosticeerd; voor deze lijn is dat een groei van het aantal reizigers met 67% over de periode 2006–2020. Daarvoor is vanaf 2008 uitgegaan van een frequentie van 4 ritten per uur tussen Amersfoort en Barneveld Centrum, van 2 ritten per uur tussen Barneveld Centrum en Ede/Wageningen en van een rijtijd die 10% sneller is (zie blz. B2–2 van het Bijlagenrapport over het Regionaal OV).

In de aanbodvariant zijn de regionale spoorwegen niet apart onderzocht. De problemen die al voor de situatie 2020 zijn geconstateerd (en die voor de Valleilijn hebben geleid tot de kleur oranje) zullen naar verwachting verder toenemen (en hebben geleid tot toekenning van de kleur rood voor 2028).

8.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?

De kortere reistijd uit de variant, zoals geschetst in het antwoord op vraag 10 uit de eerder gestelde vragen van de heer Slob, betreft in feite een mogelijke rijtijdwinst van 3 minuten per richting. Deze kortere reistijd maakt de Valleilijn iets aantrekkelijker voor reizigers tussen Ede Wageningen en Amersfoort en vice versa. Het is echter niet reëel te verwachten dat dit veel nieuwe reizigers aantrekt, omdat de alternatieve route via Utrecht tot een overstap leidt, een langere reisafstand en reistijd heeft én een hogere prijs voor de reiziger. Wel zou een beperkt effect verwacht kunnen worden op doorgaande reizigersstromen tussen Amersfoort en Arnhem (die kunnen kiezen tussen de route over de Valleilijn of over Utrecht). De route via de Valleilijn is zoals gezegd in de huidige situatie echter al sneller dan met de IC via Utrecht, dus puur op

basis van reistijd en prijs mag aangenomen worden dat deze reizigers nu al via de Valleilijn reizen.

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?

Er zijn in 2012 vijf weekenden buitendienststellingen gepland. Dit aantal is redelijk in lijn met het reguliere aantal buitendienststellingen. Over de buitendienststellingen voor de jaren na 2012 zijn nog vrijwel geen gegevens beschikbaar.

9.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)?

Ik verwijs naar het antwoord op vraag 9.a. In aanvulling daarop kan ik u medelen dat de spoorsector in het belang van de reizigers naar zo weinig mogelijk buitendienststellingen streeft en daar waar die plaats vinden maatregelen treft om het ongemak voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken.

9.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?

Ik verwijs hiervoor naar het MIRT Projectenboek 2012, waarin de rijksbijdragen voor NSP-Utrecht (€ 322 mln.), traject Oost (€ 226 mln.), spoorzone Ede (€ 41 mln.) zijn aangegeven (exclusief eventuele regionale bijdragen, zoals bij Spoorzone Ede).

Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) betreft het voor doorstroomstation Utrecht € 271 mln, voor Ede/Wageningen zijperron € 11 mln. en voor keersporen Driebergen/Zeist € 11 mln. Het betreft maatregelen die nodig zijn om de beoogde hoogfrequente spoortreindienst te kunnen faciliteren en de ICE als 7e trein te laten rijden overeenkomstig de voorkeursbeslissing PHS.

9.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?

Nee, die mening deel ik niet. Aangezien ik alle kosten en baten van een project met elkaar afweeg en daarin de omvang van het vervoer een grote rol speelt wat betreft de investeringen, moet ik daarbij alle relevante kosten meenemen en die zijn naar huidige inzichten op basis van de quick scan geen € 30 mln., maar circa € 120 mln.

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

Er zijn geen nationale kwantitatieve normen voor overwegveiligheid bij tramwegen. Tramwegen en spoorwegen zijn moeilijk vergelijkbaar. Een tram rijdt grotendeels in stedelijk gebied, soms op vrije banen met kruisingen, soms gemengd met het overige verkeer. De snelheid op tramwegen ligt veel lager dan bij spoorwegen, de trambestuurder weet dat hij op het wegverkeer moet anticiperen. Bovendien is de remweg van een tramvoertuig veel korter dan die van een trein.