

Utrecht, 28 juni 2011
Pythagoraslaan 101
Tel. 030-2589111

Afdeling : MOB
Nummer : 80920800

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen
ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld
door de heer A.J. Schaddelee van de
ChristenUnie betreffende inhaalsporen bij
Bilthoven (d.d. 01-06-2011)

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de
heer A.J. Schaddelee van de ChristenUnie betreffende inhaalsporen bij Bilthoven (d.d. 01-06-2011)

Geacht college van Gedeputeerde Staten.

Toelichting

Volgens de ChristenUnie is een betere doorstroming op het spoortraject tussen Utrecht en Amersfoort mogelijk. Landelijk heeft Kamerlid Slob zich daarom sterk gemaakt voor inhaalsporen ter hoogte van station Bilthoven. Dit maakt dit drukbereden traject minder kwetsbaar. Nu gebeurt het al vaak dat de stoptrein “aan de kant” moet en moet wachten op het passeren door een (vertraagde) intercity op het stuk van dit traject waar 3 sporen liggen. Dit is niet ten hoogte van een station waardoor de stoptrein onnodig vertraagd. Met inhaalsporen bij Bilthoven wordt de spoorlijn minder gevoelig voor dit soort vertragingen. Daarnaast wordt gesproken over mogelijkheden om de Valleilijn via Amersfoort door te trekken naar Utrecht. Om die verbinding mogelijk te maken is eveneens een inhaalspoor nodig bij station Bilthoven, omdat er anders te weinig capaciteit is op het traject.

Nu de omgeving van station Bilthoven op de schop gaat door de bouw van twee onderdoorgangen is er een gouden kans om inhaalsporen te realiseren bij dit station of in ieder geval het plan zo op te zetten dat latere realisatie van de inhaalsporen mogelijk blijft en niet onnodig duur wordt gemaakt. Kortom: bouwtechnisch bij de viaducten er al zoveel mogelijk rekening mee houden en zorgen dat er voldoende ruimte vrij blijft langs het spoor. Nu inhaalsporen in dit project realiseren is goedkoper en eenvoudiger dan inpassing op een later moment. Juist op aspecten rondom veiligheid en inpasbaarheid kan veel gewonnen worden door een spoedig oppakken van dit punt.

Bij station Bilthoven is nu nog voldoende ruimte voor een inhaalspoor. In het verleden lag er aan beide zijden van de huidige 2 sporen een extra spoor, De bovenleidingportalen aan de Noordkant zijn zelfs nog aanwezig. De enige twee gebouwen die in de weg staan zijn of worden op korte termijn gesloopt. Echter volgens minister Schultz geven zowel de gemeente De Bilt als ProRail aan dat deze ruimte er niet is. In reactie op de vragen van Kamerlid Slob heeft de minister van Infrastructuur en Milieu aan de Kamer laten weten dat viersporigheid bij Bilthoven zeer kostbaar is en bovendien de sloop van meer dan 100 woningen betekent. Dit lijkt echter te berusten op het misverstand dat er gepleit zou worden voor inhaalsporen op het hele traject door Bilthoven heen. Dat is echter helemaal niet nodig. Het gaat alleen om inhaalsporen bij het station.

De komende weken zijn essentieel. Als een (kleine) aanpassing van de plannen bij Bilthoven nodig is om de inhaalsporen niet onmogelijk te maken dan moet hierover snel worden besloten om vertraging te voorkomen. Bovendien is de minister in het kader van de nieuwe aanbesteding van het hoofdrailnet bezig met de uitwerking van de inrichting van het spoorwegnet in de komende 15 jaar. Hierover wordt waarschijnlijk nog voor de zomer besloten. De vraag is daarbij of de regionale spoorvervoerders (op de gedecentraliseerde aanbestede lijnen) meer ruimte krijgen op het hoofdrailnet naast NS. Hierbij wordt ook gesproken over het doortrekken van de Valleilijn naar zowel Utrecht als Arnhem.

Voor onze provincie is een robuuste OV-verbinding tussen Amersfoort en Utrecht essentieel. Ook het doortrekken van de Valleilijn kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid in dat deel van de provincie Utrecht. Zo ontstaat bijvoorbeeld een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht, Hoevelaken en Barneveld en kan Bilthoven zich ontwikkelen als een nieuwe OV-toegangspoort vanuit het noorden en oosten richting de Utrechtse Uithof. Ook biedt een doorgetrokken Valleilijn mogelijk de kans om de stoptrein Utrecht-Zwolle, die met Randstadspoor straks 4x per uur gaat rijden, tussen Utrecht en Amersfoort te versnellen waardoor reizigers naar stations tussen Amersfoort en Zwolle tot tien minuten minder reistijd zouden krijgen. Meerdere varianten zijn daarbij denkbaar waarbij in ieder geval met een minimale investering (inhaalsporen bij station Bilthoven) een maximaal resultaat kan worden behaald.

Tijdens de vergadering van de Statencommissie MME op 9 mei jl. heeft gedeputeerde Van Lunteren toegezegd dit punt mee te nemen in het MIRT-overleg dat hij binnenkort heeft met de minister. Hij zal aandringen op nader onderzoek van de kansen die er zijn om via spoorverdubbeling bij Bilthoven deze OV-verbindingen te optimaliseren.

Naar aanleiding van het voorgaande wil de ChristenUnie de volgende vragen stellen:

1. Deelt het College onze mening dat voor inhaalsporen bij station Bilthoven geen sloop van woningen nodig is omdat het niet over inhaalsporen over het hele traject gaat maar alleen ten hoogte van het station? In het verleden hebben er immers ook al vier sporen gelegen bij dit NS-station.

Antwoord:

De opgave van het aantal te slopen woningen in de beantwoording van de Tweede Kamervragen is gebaseerd op een volledige viersporigheid in Bilthoven. Een groot deel deze woningen staat in de wijk De Leijen. 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. Ter vergelijking: de toekomstige inhaling bij station Driebergen-Zeist strekt zich uit over ca. 3 kilometer.

Daar komt bij dat in Bilthoven geen sprake is geweest van viersporigheid. De zuidelijke aansluiting richting Zeist is in de jaren '60 verwijderd. In de planontwikkeling voor het centrum van Bilthoven is uitgegaan van de huidige situatie met 2 sporen. Uitgaan van vier sporen heeft niet alleen consequenties voor de uitvoering van het centrumplan, maar ook voor de woningen en infrastructuur aan o.a. de Spoorlaan, Ensahlaan en Prins Bernardlaan.

2. Is het College bereid om de minister van Infrastructuur en Milieu met spoed een brief te sturen om haar te wijzen op deze kennelijke misvatting?

Antwoord:

Nee. Ook de aanleg van inhaalsporen bij alleen het station heeft grote impact op de ruimtelijke omgeving, waarbij nog steeds een groot aantal woningen in het geding zijn. Bovendien zien wij geen aanleiding om daarop te wijzen, wanneer wij ons kunnen vinden in de opvatting van de Minister over het ontbreken van de noodzaak van mogelijke inhaalsporen op deze locatie.

3. Is het College bereid om zich ervoor in te spannen de mogelijkheid van inhaalsporen bij station Bilthoven open te houden door hiermee rekening te houden bij aanleg van de viaducten ter plaatse en hierover in overleg te gaan met het college van B&W van de gemeente De Bilt en andere betrokken partijen?

Antwoord:

Nee. Wij hebben geen aanwijzingen dat inhaalsporen bij station Bilthoven nu of op termijn noodzakelijk zijn. Daarnaast zien wij, gelet op het stadium van aanbesteding van de infrastructuur voor de spooronderdoorgangen, ervan af om bij de gemeente en andere betrokken partijen deze scope-wijziging aan de orde te stellen. Dit zou tot veel vertraging leiden in de aanpak van de onveiligste spooroverweg in onze provincie.

4. Is het College bereid met spoed in samenwerking met ProRail in een quick-scan uit te zoeken of en zo ja welke aanpassingen er nodig zijn bij de plannen rond station Bilthoven om de toekomstige realisatie van inhaalsporen bij het station niet onmogelijk of onnodig duur te maken?

Antwoord:

Nee. Zie beantwoording van vraag 3.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,

Secretaris,