

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2963

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het spoor bij station Elst en bouwplannen van de gemeente Overbetuwe* (ingezonden 22 juli 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 14 augustus 2013)

Vraag 1

Heeft u kennis genomen van de berichten «Rechter verbiedt bouw raadhuis Elst» en «Nieuwe kans voor spooruitbreiding Elst» en «Gelderland steekt miljoenen in kwakkelende economie»? Herinnert u zich bovendien de vragen en antwoorden over het spoorcapaciteitsknelpunt bij Elst bij de feitelijke vragenronde over het Infrastructuurfonds?^{1 2 3 4}

Antwoord 1

Het antwoord op deze vragen is ja.

Vraag 2

Klopt het dat de viersporige oplossing door ProRail is uitgewerkt en op zich mogelijk is? Deelt u de mening dat het enige ruimtelijke bezwaar is gelegen in het besluit van de gemeente Overbetuwe om ter plekke een gemeentehuis te bouwen?

Antwoord 2

ProRail heeft in juni 2011 een overbelastverklaring afgegeven voor het samenloopbaanvak Arnhem-Nijmegen/Tiel. De overbelastverklaring is het gevolg van de capaciteitsaanvragen van NS Reizigers (voor het hoofdlijnnet), Provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem Nijmegen (voor het gedecentraliseerde spoor) en de goederenvervoerders. Zoals ook aangegeven in de

¹ De Gelderlander, 10 juli 2013, <http://www.gelderlander.nl/regio/betuwe/rechter-verbiedt-bouw-raadhuis-elst-1.3908104>

² Reizigersvereniging ROVER, 10 juli 2013, <http://www.rover.nl/actueel/nieuwsarchief/548-nieuwe-kans-voor-spooruitbreiding-elst>

³ Binnenlands Bestuur, 26 juni 2013, <http://www.binnenlandsbestuur.nl/financien/nieuws/gelderland-steekt-miljoenen-in-kwakkelende.9055954.lynkx>

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 33 000 A, nr. 88, 5 juli 2012, vraag 28

eerder gegeven antwoorden op kamervragen⁵ hebben de Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en ProRail naar aanleiding van deze overbelastverklaring⁶ gezamenlijk een viersporige oplossing uitgewerkt en vervolgens geconcludeerd dat een dergelijke variant ruimtelijk niet haalbaar is.

De stadsregio en de provincie hebben ook geconcludeerd dat de viersporige oplossing financieel niet haalbaar is. In een gezamenlijk persbericht van de drie partijen⁷ is aangegeven dat zowel de huidige woonwijk Westeraam (direct ten oosten van het spoor) als de bouwplannen voor Elst Centraal maken dat een viersporige oplossing ruimtelijk en financieel niet haalbaar is. Ik deel daarom niet de mening dat de bouw van het gemeentehuis het enige ruimtelijke bezwaar vormt.

Vraag 3

Is het waar dat er bij de realisatie van een derde spoor er een kans is dat er toch weer een capaciteitsknelpunt ontstaat bij station Elst? Hoe kan dat dan nog kosteneffectief opgelost worden als de vereiste ruimte dan anders bestemd of zelfs al daadwerkelijk bebouwd zou zijn?

Antwoord 3

Nee. Ook uitgaande van 3 sporen is een toekomstvaste oplossing mogelijk. De capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan uit 2011 respectievelijk 2012 zijn ingegeven door de wens van de regionale overheden om te onderzoeken of het toch mogelijk is de directe verbinding Tiel-Arnhem v.v. te behouden. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 is de overbelastverklaring het gevolg van de capaciteitsaanvragen van NS Reizigers, van de Provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen en van de goederenvervoerders. Zowel de capaciteitsanalyse als het vergrotingsplan waren daarbij nog gebaseerd op de hoge goederenvervoerprognoses (2 goederenpaden per uur per richting). Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 2 hebben de Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en ProRail daarbij op basis van de resultaten medio 2012 gezamenlijk de conclusie getrokken dat een viersporige oplossing voor het behoud van de rechtstreekse verbinding Tiel-Arnhem ruimtelijk niet haalbaar is. De stadsregio en de provincie hebben ook geconcludeerd dat de viersporige oplossing financieel niet haalbaar is. Als gevolg van de lagere goederenvervoerprognoses⁸ constateerde ProRail dat het volledig aansluiten van de eerste fase van het derde spoor op het hoofdspoor kansrijk is voor het laten rijden van alle geambieerde treindiensten. De regionale overheden en ProRail hebben daarop besloten zich te richten op een toekomstvaste aanleg van dit derde spoor. Een eventuele uitbreiding op het geplande project voor het derde spoor om alle treindiensten mogelijk te maken behoeft geen vierde spoor. Daarmee is voor een reservering van meer dan drie sporen geen aanleiding.

Vraag 4

Hoe oordeelt u, mede gelet op actuele beleidsinzichten en recente leerpunten voortvloeiende uit de treinramp in het Belgische Wetteren, thans over bebouwingsplannen op zeer korte afstand van een spoorlijn welke behoort tot het landelijke goederennetwerk?

Antwoord 4

In de Spoorwegwet (met het oog op de spoorveiligheid) en in het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen (met het oog op de omgevingsveiligheid) zijn regels gesteld over de afstand van bebouwing tot het spoor. Eventuele leerpunten naar aanleiding van het ongeval in Wetteren zijn nog niet bekend, omdat het onderzoek daarnaar nog niet is afgerond.

Specifiek voor de situatie in Elst geldt dat deze voldoet aan de eisen van de Spoorwegwet (zie mijn antwoorden op vraag 5 en 6), en aan de eisen

⁵ Kamerstuk 33 000 A, nr. 88, dd 5 juli 2012, vraag 28.

⁶ De overbelastverklaring (2011), de capaciteitsanalyse (2011) en het capaciteitsvergrotingsplan (2012) zijn te downloaden via de ProRail-site.

⁷ Gezamenlijk persbericht Stadsregio Arnhem Nijmegen, Provincie Gelderland en ProRail, 13 juni 2012.

⁸ Kamerstuk 32 404, nr. 57, 12 juli 2012.

volgens het Basisnet. In het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen geldt voor de spoorlijn langs Elst namelijk geen zogenaamde «veiligheidszone» (gebied waarbinnen geen kwetsbare objecten gebouwd mogen worden) en ook geen zogenaamd «plasbrand aandachtsgebied» (waarbinnen aanvullende eisen gelden ten aanzien van gebouwen)⁹. Beleidsmatig – en vanaf het verwachte in werking treden van de wet Basisnet op 1 januari 2014 ook wettelijk – is er dus geen reden om bezwaar te hebben tegen de genoemde bebouwingsplannen.

Vraag 5

Welke rol vervullen artikel 20 en 21 van de Spoorwegwet? Is de genoemde vrijwaringszone bedoeld als ruimtelijke reservering voor toekomstige spooruitbreiding, als veiligheidsmaatregel, of als beide?

Antwoord 5

Artikel 20 van de Spoorwegwet regelt dat bebouwing binnen 11 meter van de as van het buitenste spoor van een hoofdspoorweg niet is toegestaan, tenzij een vergunning is verleend door ProRail. De door de gemeente Overbetuwe geplande bebouwing in Elst valt niet binnen deze zone. De door NS te ontwikkelen parkeervoorziening valt net binnen deze zone; hiervoor is een vergunning aangevraagd en verleend. De in de spoorwegwet genoemde begrenzing is bedoeld om de veilige en doelmatige exploitatie van het spoor te kunnen borgen. Die zone is niet bedoeld voor ruimtelijke reserveringen of als veiligheidsmaatregel in relatie tot de omgeving.

Artikel 21 van de Spoorwegwet betreft overwegen buiten de bebouwde kom; dat is hier dus niet van toepassing.

Vraag 6

Klopt het dat het bouwplan van de gemeente Overbetuwe (gedeeltelijk) conflicteert met de vrijwaringszone van de huidige en/of toekomstige spooruitbreidingen? Zo ja, wat is uw mening over deze mogelijke wetsovertreding?

Antwoord 6

Nee. Het bouwplan van de gemeente Overbetuwe voor een nieuw gemeentehuis valt ruim buiten de zone van 11 meter, zoals bedoeld in artikel 20 van de Spoorwegwet.

Vraag 7

Bent u bereid om in dit dossier op zo kort mogelijke termijn uw bevoegdheden en regiemogelijkheden in te zetten, zodat in de aan te passen planvorming de bebouwing op veilige afstand van de spoorbaan blijft en tenminste de volgens ProRail gewenste ruimte voor een toekomstig vierde spoor bij station Elst ruimtelijk gereserveerd blijft?

Antwoord 7

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 is er geen aanleiding voor een reservering ten behoeve van een vierde spoor in Elst en zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5 en 6 voldoet de geplande bebouwing van het gemeentehuis aan de wettelijke eisen van de Spoorwegwet en aan de toekomstige wettelijke eisen van Basisnet, omdat de bebouwing op veilige afstand van de spoorbaan blijft.

Vraag 8

Klopt het dat mede naar aanleiding van het spoorongeval bij Amsterdam inmiddels algemeen erkend wordt dat krappe spoorverkeerssituaties een verhoogde kans op geel-rood-blootstelling en stoptonendseinp passages opleveren? Zo ja, hoe beoordeelt u vanuit dit nieuwe inzicht de situatie in Elst?

Antwoord 8

Veiligheid staat voorop bij het ontwerpen van toekomstige spoorverkeerssituaties.

⁹ Kamerstuk 30.373, nr 43, dd 15-08-2011, bijlage 2

Ondanks het hoge veiligheidsniveau van het Nederlandse spoor bleek dat door een combinatie van factoren het ongeval bij Amsterdam Singelgracht kon plaatsvinden, i.c. een aangepaste spoor situatie vanwege werkzaamheden, een krappe planning, een stop voor de machinist op een onverwachte plek, voor een sein zonder een extra vangnet. Naar aanleiding van het ongeval zijn betrokken partijen er van overtuigd dat verhoging van de veiligheid een combinatie van maatregelen is. Deels vindt dat zijn vertaling in het STS-verbeterplan. Daarnaast worden de reeds bestaande normen voor het conflictvrij plannen en uitvoeren van het treinverkeer scherper toegepast. Toepassing van dit principe vindt ook plaats in Elst, maar heeft daar verder geen consequenties voor de dienstregeling. De huidige situatie in Elst levert geen specifieke veiligheidsaandachtspunten op die aanpassingen nodig maken.

Vraag 9

Deelt u de mening dat de eerdere conclusie over het financieel niet haalbaar zijn van de viersporige oplossing voor station Elst alleen voor dat moment gold, maar dat het goed denkbaar is dat Rijk dan wel regio in de toekomst hiervoor wel budget beschikbaar heeft?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 2 en 3. Er is geen aanleiding voor een vierde spoor in Elst. Op basis van de huidige en in de naaste toekomst beschikbare middelen zie ik in elk geval bij het rijk geen mogelijkheid om meer bij te dragen dan uit de eenmalige impuls voor 2013 uit het Lenteakkoord (zie ook antwoord op vraag 10). Een deel van die middelen is wellicht al nodig voor de realisatie van het toekomstvast derde spoor bij Elst.

Vraag 10

Ziet u mogelijkheden om de meerkosten van het vierde spoor van 34 miljoen euro deels te financieren uit de 25 miljoen euro structurele middelen die beschikbaar zijn gekomen in het Lenteakkoord voor regionaal spoor en bent u bereid met de provincie Gelderland in overleg te gaan over of een provinciale bijdrage mogelijk is, bijvoorbeeld uit het nog dit jaar op te richten provinciale fonds voor economische structuurversterking, zodat er een robuuste spooroplossing bij Elst gerealiseerd kan worden?

Antwoord 10

Sinds de brief van de minister en mij aan uw Kamer over de invulling van de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds van 13 februari 2013, kenmerk IENM/BSK-2013/23008, is er geen sprake meer van structurele middelen van € 25 mln. uit het Lenteakkoord. In die brief hebben wij aangegeven dat er eenmalig in 2013 sprake is van € 25 mln. voor de vier in het Lenteakkoord vermelde spoorlijnen. Ik ben nog in afwachting van het definitieve voorstel van de betrokken regionale overheden uit Oost Nederland voor de inzet van die eenmalige € 25 mln. Ik ga er vooralsnog van uit dat ik hierover uiterlijk in het BO-MIRT van november 2013 afspraken kan maken. Vanaf 2014 is de € 25 mln. onderdeel van de in totaal € 100 mln. per jaar uit het Lenteakkoord voor een OV-impuls. Deze € 100 mln. wordt verdeeld over een bijdrage van € 50 mln. per jaar aan de regionale overheden via de BDU en € 50 mln. per jaar voor rijksprioriteiten op het gebied van OV/Spoor. Gelet op de geraamde kosten van het vierde spoor bij Elst, verwacht ik niet dat dit vierde spoor, gerelateerd aan nut en noodzaak voor een rijksbijdrage in aanmerking komt. Ik beschik ook niet over een ander budget om bij te dragen in de meerkosten van € 34 mln. van een vierde spoor bij Elst. Bovendien richten de regionale overheden en ProRail zich momenteel primair op een toekomstvast aanleg van het derde spoor. Dat wil zeggen dat ProRail op dit moment de kosten onderzoekt voor het doortrekken van het derde spoor naar het hoofdspoor evenals de overige maatregelen die hiervoor noodzakelijk zijn. Of de provincie Gelderland bereid is om een provinciale bijdrage te verlenen voor een vierde spoor, bijvoorbeeld uit het nog dit jaar op te richten provinciale fonds voor economische structuurversterking, beschouw ik als een eigen verantwoordelijkheid van de provincie.