

## 2013Z15222

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *doelgerichtheid en toekomstvastheid van spoorplannen bij station Naarden-Bussum* (ingezonden 18 juli 2013).

### Vraag 1

Klopt het dat ProRail in het kader van de top 50 projecten van plan is op korte termijn de rij- en opvolgtijden bij station Naarden-Bussum aan te passen door onder meer het verwijderen van inhaalsporen en wissels? Wat is hiervan de winst in rij- en opvolgtijden en sluitingstijden van de spoorwegovergangen?

### Vraag 2

Kunt u aangeven hoeveel procent van de sluitingstijd van de verschillende spoorwegovergangen in Bussum wordt veroorzaakt door de daadwerkelijke passage van treinen, hoeveel onnodig door de snelheidsverschillen van de passerende treinen en hoeveel onnodig als gevolg van nog langs het perron stilstaande treinen?

### Vraag 3

Klopt het dat het top 50 project het meest onnodig hinderende en meest risicogedrag uitlokkende probleem, namelijk het vroegtijdig sluiten van de overgangen terwijl de trein nog langs het perron staat, niet of nauwelijks aanpakt maar dat dit met BB21/ERTMS wel mogelijk is?<sup>1</sup> Is het u bekend dat voor één spoorrijrichting de overwegsluitingen vergelijkbaar zijn met die van een normaal verkeerslicht? Klopt het inderdaad dat niet zozeer het af en toe sluiten in één spoorrijrichting, maar vooral het overlappen van twee of meer sluitingen van beide richtingen de hinder zo problematisch maakt?

### Vraag 4

Klopt het dat u momenteel voor de nabije toekomst twee varianten onderzoekt, te weten een variant met een korte tweesporige verdiepte ligging en een variant waarbij twee spoorwegovergangen (Generaal de la Reijlaan en Comeniuslaan) worden vervangen door twee onderdoorgangen voor het lokale verkeer?<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Verbeteren Veiligheid op Overwegen, Railned, Spoorveiligheid, 1999; p5 en p23.

<sup>2</sup> Gemeente Bussum, 28 maart 2013, <http://www.bussum.nl/plannen-en-projecten/actueel-nieuws/artikel/studies-naar-varianten-voor-de-spoorse-doorsnijding-bussum-naarden/>

Vraag 5

Kent u het rapport «Verkenning van de spoorse doorsnijding in de gemeenten Naarden en Bussum»?<sup>3</sup> Deelt u de conclusie dat onderdoorgangen bij de meeste overwegen nauwelijks inpasbaar zijn? Zo nee, kunt u dit onderbouwen? Bent u ermee bekend dat er in Bussum geen draagvlak is voor varianten met onderdoorgangen?

Vraag 6

Deelt u de mening dat de keuze voor onderdoorgangen betekent dat toekomstige knelpunten bij de andere spoorwegovergangen in Bussum alleen nog kunnen worden opgelost door opheffen van deze andere overgangen of realisatie van onderdoorgangen die nauwelijks inpasbaar zijn, en een verdiepte ligging dan ook niet meer realiseerbaar is? Hoe verhoudt dit zich tot de Kadernota Spoorveiligheid? Deelt u de mening dat er daarom een integrale afweging nodig is van kosten en baten op de langere termijn (uitgaande van het mogelijk verdwijnen van alle spoorwegovergangen in Naarden en Bussum)?

Vraag 7

Klopt het dat in beide varianten en in het top 50 project wordt uitgegaan van een halte aan de vrije baan en dus de bestaande inhaalbaarheid voor treinen ter hoogte van het station verdwijnt (door het teruggaan van vier naar twee sporen) en dat hierdoor zowel de verkeerscapaciteit als de flexibiliteit voor bijsturing van treinen wordt beperkt?

Vraag 8

Wat is uw bijsturingsvisie op trajecten met hogere frequenties? Deelt u de constatering dat bij het ontbreken van inhaalsporen bij stations de enige mogelijkheid van bijsturing bestaat uit het doorgeven van vertraging aan opvolgende treinen (olievlekwerking), het schrappen van treinen of het overslaan van stations door stoptreinen? Deelt u de conclusie dat deze opties niet reizigersvriendelijk zijn?

Vraag 9

Deelt u de opvatting dat het noodzakelijk is om bij zware infrastructurele investeringen toekomstvast te bouwen, waarbij mogelijk in de toekomst noodzakelijke uitbreidingen niet onmogelijk of onnodig duur worden gemaakt? Zo nee, waarom wordt bij snelwegen meestal wel rekening gehouden met groeiruimte (zoals het breder dimensioneren van viaducten) en bij het spoor vrijwel nooit meer?

Vraag 10

Bent u bekend met de mogelijkheden van ERTMS voor scherpere overgeaansturing, kort volgen, dynamische snelheidsadvisering en later remmen? Deelt u de mening dat met de komst van ERTMS er snelle en nagenoeg vertragingloze inhalingen bij stations mogelijk zijn, mits flexibel kan worden gekozen uit meerdere opeenvolgende stations? Zo nee, bent u bereid deze capaciteitsvergroten toepassing in het kader van de Railmap ERTMS nader te onderzoeken?

Vraag 11

Kunt u meegaan met de gedachte dat het gezien deze innovatie in de toekomst voor de capaciteit noodzakelijk dan wel zeer wenselijk is dat intercity's bij minimaal twee á drie opeenvolgende sprinterstations kunnen inhalen, en dat dit op de Gooilijn logischerwijs de stations Weesp, Naarden-Bussum en mogelijk Bussum-Zuid of Diemen betreft?

---

<sup>3</sup> Gemeente Naarden en Gemeente Bussum, februari 2010, <http://www.bussum.nl/nc/plannen-en-projecten/overige-projecten/spoorse-doorsnijding/tabblad-downloads/?cid=53192&did=970&sechash=c312b36b>

Vraag 12

Bent u vanwege voornoemde overwegingen bereid om, naast het top 50 project en de twee genoemde varianten, ook varianten te onderzoeken waarbij inhalen bij station Naarden-Bussum mogelijk blijft, of in de toekomst weer mogelijk gemaakt kan worden, bijvoorbeeld:

- een innovatieve variant met een sterk verbeterde overwegaansturing met behulp van ERTMS-technieken (vooruitlopend op een in een later stadium te realiseren verdiepte ligging)
- een innovatieve variant waarin het spoor voorlopig alleen in oostelijke richting wordt verdiept/ondertunneld om zo dichtligtijden, hinderperceptie en onveiligheid aanzienlijk te beperken
- een variant met een korte tweesporige verdiepte ligging met vier sporen bij het station (het derde en vierde spoor eventueel pas later te bouwen in verband met het beschikbare budget)
- een variant met een langere tweesporige verdiepte ligging met vier sporen bij het station (het derde en vierde spoor eventueel pas later te bouwen in verband met het beschikbare budget)?

Vraag 13

Heeft u in het kader van het spoorproject Bussum al advies gevraagd aan reizigersorganisatie ROVER, het LOCOV en de Fietsersbond over hun visie op de toekomstig gewenste ontwikkeling van de Gooilijn, de mogelijke wens van inhaal mogelijkheden op deze lijn en het belang van de verschillende spoorwegovergangen voor fietsers?