

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

164

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *station Naarden Bussum* (ingezonden 3 september 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 oktober 2012)

Vraag 1

Bent u bekend met de antwoorden op eerdere vragen van het lid Haverkamp over de drukke overwegen bij station Naarden Bussum?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Zijn de gegevens uit het onderzoek van ProRail over de (on)mogelijkheid om dichtligtijden te verkorten bij station Naarden Bussum reeds beschikbaar? Zo nee, op welke termijn verwacht u dat deze beschikbaar zijn? Zo ja, bent u bereid om deze gegevens, vooruitlopend op de totale rapportage rondom het grootschalig meet- en onderzoeksprogramma aan de Kamer ter beschikking te stellen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Het onderzoek naar de mogelijkheden om de dichtligtijden bij het station Naarden Bussum te verkorten is een onderdeel van een grootschalig meet- en onderzoeksprogramma, waarin wordt onderzocht of dichtligtijden verkort kunnen worden². ProRail verwacht de resultaten van dit onderzoek in het voorjaar van 2013 beschikbaar te hebben. Gezien de wijze waarop dit onderzoeksprogramma wordt uitgevoerd is het niet mogelijk informatie over deze specifieke overweg eerder ter beschikking te stellen.

Vraag 3

Ziet u het optimaliseren van het aantal sporen en het vervolgens versmallen van de overweg als een reële optie om de ontruimingstijd en daarmee de dichtligtijd te verkorten? Zo nee, waarom niet?

¹ Aanhangsel van de Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1980

² Zie bijlage 1 bij kamerstuk 29 893, nr. 111

Antwoord 3

In algemene zin kan gesteld worden dat het optimaliseren van het aantal sporen en het versmallen van de overweg leidt tot een verkorting van de dichtligtijd. In de nog uit te voeren planstudie zal onderzocht worden of het realiseerbaar is het aantal sporen bij station Naarden Bussum te verminderen.

Vraag 4

Kan de ontruimingstijd nog meer verkort worden als er een scheiding plaatsvindt tussen snel- en langzaam verkeer waarbij het langzame verkeer gebruik maakt van een onderdoorgang en daarmee de overgang ontlast?

Antwoord 4

De aanleg van een onderdoorgang voor langzaam verkeer zal de overgang inderdaad ontlasten. De ontruimingstijd ten behoeve van langzaam verkeer is echter niet de hoofdoorzaak van de langere dichtligtijden.

Langere dichtligtijden treden vaak op in de nabijheid van een station. Overwegbomen sluiten als een trein een bepaald detectiepunt op het spoor passeert. De afstand tussen dit punt en de overweg is voor alle treinen gelijk. In de buurt van een station rijden treinen vaak langzamer, ze remmen, staan stil en trekken weer op. Daardoor doen treinen bij stations langer over het afleggen van de afstand tussen het detectiepunt en de overweg. Dat veroorzaakt een langere dichtligtijd.

Vraag 5

Deelt u de analyse dat scheiding van snel- en langzaam verkeer zorgt voor een verbetering van de overwegveiligheid bij station Naarden Bussum? Zo nee waarom niet?

Antwoord 5

Het scheiden van verkeersdeelnemers met verschillende snelheden heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Verkeersdeelnemers kunnen zich dan meer concentreren op een juiste passage van de overweg. De kans op aanrijdingen tussen het wegverkeer neemt af. De aanleg van een onderdoorgang voor langzame verkeer – zoals in vraag 4 wordt gesuggereerd – zal de verkeers- en overwegveiligheid bij station Naarden Bussum vergroten.

Vraag 6

Deelt u de zorg dat wanneer er lange ontruimingstijd van de overweg is, er een verhoogd risico is dat mensen toch oversteken omdat ze er vanuit gaan dat het lang duurt voordat er na het sluiten van de bomen een trein komt en dat dit risico op «oversteken» toeneemt op de avonden dat er gebruik gemaakt wordt van horecagelegenheden in de nabijheid van de overweg?

Antwoord 6

Lange dichtligtijden hebben over het algemeen een negatieve invloed op het gedrag van weggebruikers. Vanuit dat gegeven is ProRail in 2010 gestart met het vergaren van kennis omtrent dichtligtijden. Dit wordt gedaan door middel van metingen en onderzoeken. Ook wordt gekeken of er innovatieve technologieën ontwikkeld kunnen worden zodat de dichtligtijden op specifieke locaties verkort kunnen worden. Er is geen informatie bekend over specifieke ongevallen die gerelateerd zijn aan de aanwezigheid van horecagelegenheden in de nabijheid van een overweg. In algemene zin kan gesteld worden dat het gebruik van alcohol vaak samen gaat met andere vormen van risicogedrag.

Vraag 7 en 8

Indien het antwoord op vraag 4 en 5 bevestigend is, bent u dan bereid om aan ProRail een globale indicatie te vragen van de kosten van de aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel bij station Naarden Bussum? Zo nee, waarom niet?

Bent u bereid om met het bestuur van de gemeente Bussum in overleg te treden om af te zien van de «tunnelbak» en te overwegen in te stemmen met de combinatie van een versmalling van de overweg en scheiding van snel- en langzaam verkeer vanwege lagere kosten, kortere dichtligtijd en verbeterde overwegveiligheid?

Antwoord 7 en 8

In varianten voor hoogfrequent spoorvervoer in de SAAL-corridor op de middellange termijn is voorzien dat het aantal treinen op de Gooilijn toeneemt. Daarom maakt de overweg bij het station Naarden Bussum deel uit van het onderzoek naar de veiligheid van overwegen dat ProRail in het kader van de middellange termijn studie naar de gevolgen van hoogfrequent spoorvervoer in de SAAL-corridor uitvoert. De gemeente Bussum, de gemeente Naarden en ProRail zijn reeds in overleg en zoeken gezamenlijk naar een veilige, kosteneffectieve oplossing. De aanleg van een fiets- en voetgangerstunnel bij station Naarden Bussum is één van de opties die onderzocht wordt.