

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 29

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 november 2010

In het AO van 7 oktober 2010 over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is met betrekking tot OV-SAAL toegezegd om een nadere schriftelijke toelichting te geven op:

- kostenontwikkeling op de Flevolijn en de veronderstelde relatie met de Hanzelijn;
- het voorgestelde principe van «kort volgen» in relatie tot betrouwbaarheid, calamiteiten en veiligheid ook in vergelijking met inhaalsporen bij stations.

Met deze brief geef ik invulling aan die toezegging.

De achterliggende vraag, die ook in het AO aan de orde kwam, is of het reëel is dat de kosten voor geluidmaatregelen volledig op het budget van het project OV SAAL drukken en niet ook (deels) op het project Hanzelijn. In mijn optiek is dat inderdaad reëel en ik deel dan ook niet het eventueel ontstane beeld, dat een probleem van de Hanzelijn op OV-SAAL wordt afgewenteld.

Ik baseer dit in de eerste plaats op het feit dat de doelstellingen van het project OV SAAL voor de periode rond 2015 niet in het geding komen; deze worden onverkort gerealiseerd. Daarnaast zijn er bij besluitvorming over de Hanzelijn geen geluidmaatregelen vergeten. Dit is, zoals in het AO van 7 oktober aangegeven, helaas wel gebeurd bij besluitvorming over OV SAAL in 2008. Ik licht dit in het vervolg van deze brief nader toe.

Kostenontwikkeling Flevolijn

Het zogenaamde Cost Clarification Team (CCT) heeft nader onderzoek gedaan naar een tweede helft 2009 geconstateerde toename van kosten. Het budget voor dit deel van OV SAAL is € 240 miljoen. Het CCT constateerde een overschrijding van ca. € 260 miljoen, die kan worden opgesplitst in:

- € 110 miljoen hogere kosten voor ontwerp, inpassing en uitvoeringswijze;
- € 150 miljoen hogere kosten geluidmaatregelen.

De rapportage van het CCT is op 4 oktober dit jaar aan de Tweede Kamer gezonden (kamerstuk 32 404, nr. 4).

De extra kosten voor ontwerp en inpassing werden veroorzaakt door maatregelen, waarop vanwege het abstractieniveau van het verkennende onderzoek uit 2008, nog geen zicht bestond. Het gaat met name om:

- keerwanden, die op een aantal plaatsen langs het tracé nodig bleken, omdat er onvoldoende plaats voor het verbreden van het talud bestaat;
- een zettingvrije plaat onder wisselcomplexen, omdat deze dicht bij kunstwerken moeten worden geplaatst en dit dan nodig is;
- de uitvoering van de keerspooren bij Almere Centrum blijkt complexer.

Op basis van deze kostenafwijkingen is vastgesteld, dat in verkennende studies een meer gedetailleerde uitwerking nodig is om grote uitvoeringonzekerheden te vermijden. Bij Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de vervolgstudie voor OV SAAL middellange termijn (de periode tot 2020) wordt dit reeds toegepast.

Voor geluid is het beeld als volgt. Het CCT constateert dat in studie van 2008 alleen rekening is gehouden met:

- de extra OV-SAAL treinen;
- maatregelen ter plaatse van de geplande 4-sporigheden op de Flevolijn.

Zoals mijn voorganger reeds tijdens het AO PHS van 7 oktober 2010 heeft aangegeven, is deze benadering van de studie in 2008 niet goed geweest. Bij het bepalen van benodigde geluidmaatregelen had het gecumuleerde geluid van álle treinen over het betreffende traject als uitgangspunt moeten worden genomen en zou – conform de vigerende regelgeving – de gehele corridor in beschouwing moeten worden genomen.

Het CCT geeft aan dat ca. € 90 miljoen van de kosten voor geluidmaatregelen aan de Hanzelijn en ca. € 70 miljoen aan OV-SAAL als veroorzaker kan worden toebedeeld. Dit komt overeen met een verhouding van ca. 55% voor de Hanzelijn treinen en 45% voor OV-SAAL treinen. In het AO PHS van 7 oktober is mijn ambtsvoorganger gevraagd naar een oordeel over deze verdeling.

Ik heb geen twijfel bij de juistheid van de CCT cijfers. Ik deel echter niet het eventueel ontstane beeld, dat een probleem van de Hanzelijn op OV-SAAL wordt afgewenteld. Daarbij zijn twee invalshoeken van belang:

- het feit dat dit geen consequenties heeft voor het bereiken van de doelstellingen van het project OV SAAL;
- het verloop van besluitvorming over de Hanzelijn en OV SAAL.

Ad A.

In beantwoording van eerder kamervragen (kamerstuk 32 404, nr. 2 d.d. 03-09-2010) en in het AO op 7 oktober is aangegeven dat de doelstellingen van het project OV SAAL voor de termijn rond 2015 onverminderd kunnen worden gerealiseerd. Dit wordt mede mogelijk gemaakt door het inzetten van de maatregel «kort volgen». Hier ga ik in het vervolg van deze brief nader op in.

Ad B.

De verdeling van de oorzaken voor de geluidmaatregelen, zoals door het CCT is aangegeven, is in mijn optiek te beschouwen als een theoretische

verdeling achteraf. De verdeling geeft geen inzicht in de geluidmaatregelen, die ten tijde van besluitvorming over het project Hanzelijn in beeld gebracht hadden moeten worden. Ik baseer dit op de volgende overwegingen:

- Bij het Tracébesluit van de Hanzelijn is rekening gehouden met alle geluidmaatregelen die op de Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) noodzakelijk zijn. Op basis van de toen geldende Tracéwet was het niet nodig de aanpalende baanvakken in de procedure mee te nemen. Desalniettemin was toen al duidelijk dat aanvullende maatregelen nodig zouden zijn voor de goederentreinen op de corridor Rotterdam-Noord-Nederland via de Hanzelijn. Daarvoor is het project Goenoord in de begroting opgenomen.
- Het gaat om de totale groei van het vervoer in de corridor. Deze groei is in de afgelopen jaren hoger gebleken, dan ten tijde van besluitvorming over de Hanzelijn (Tracébesluit december 2003) werd verwacht. Dat was juist één van de redenen, om het project OV-SAAL in 2007 te starten.
- Bij de start van het project OV SAAL is een bedrag van € 1,35 miljard (prijspeil 2007) gereserveerd voor het oplossen van knelpunten en het realiseren van de ambitie voor hoogfrequent spoorvervoer in de SAAL-corridor. De middelen zijn bedoeld om alle maatregelen, die in deze corridor tot 2020 nodig zijn, af te dekken. Daartoe behoren ook de noodzakelijke geluidmaatregelen.

Het bovenstaande laat onverlet dat het te betreuren is, dat de geluidmaatregelen in de OV SAAL studie in 2008 verkeerd zijn ingeschat. Ook al gaat dit niet ten koste van het bereiken van de doelstellingen.

Kort Volgen

Graag bied ik u aan om een technische briefing te organiseren, teneinde u een meer uitgebreide toelichting op de maatregelen «kort volgen» kunnen geven. Onderstaand ga ik in op de vragen die tijdens het AO op 7 oktober aan de orde kwamen.

Kort volgen maakt het mogelijk dat treinen dichter op elkaar rijden dan nu in Nederland op het hoofdspoor gebruikelijk is. Treinen kunnen korter na elkaar een station in- of uitrijden, of over een wissel gaan. Daardoor wordt extra capaciteit geboden¹ zodat meer treinen per uur over het traject kunnen rijden. Ook leiden rijtijdverschillen tussen snelle Intercity's en minder snelle Sprinters niet zo snel tot een capaciteitsknelpunt. Voor OV SAAL geldt dat de rijtijdverschillen tussen Amsterdam Zuid en Almere Oostvaarders net te groot zijn om op de huidige infrastructuur te rijden, zonder dat de IC de Sprinter inhaalt. Door op stations sneller achter elkaar te vertrekken en dichter achter elkaar aan te komen, haalt de Sprinter wel de bestemming voordat de IC de Sprinter inhaalt.

Kort Volgen is niet nieuw en wordt ook op andere corridors binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer toegepast. In vele gevallen kan worden volstaan met een beperkte verkleining van de blokafstanden door het verplaatsen van seinen (seinoptimalisatie). Op basis van de huidige regels en normen kent het op deze wijze verkorten van de opvolgtijden echter grenzen. De SAAL corridor kan nog meer profiteren, wanneer een verdere verkleining van de blokafstanden wordt toegepast. Daartoe zal een aantal regels en normen worden aangepast.

Zijn inhaalsporen bij stations beter voor de capaciteit en kwaliteit?

Met inhaalsporen bij stations kan een Sprinter en/of goederentrein door een Intercity worden ingehaald. Na de inhaling zet ook de sprinter zijn reis voort. De wachttijd van de Sprinter bij een station zal als gevolg van de

¹ Ter illustratie een vereenvoudigd voorbeeld: bij een theoretische opvolgtijd van bijvoorbeeld 3 minuten kunnen theoretisch maximaal 20 treinen per uur het baanvak passeren terwijl bij een opvolgtijd van 2 minuten de theoretische capaciteit maximaal 30 treinen per uur bedraagt. De daadwerkelijk mogelijke capaciteitsvergroting zal in de praktijk veelal echter lager uitvallen onder meer als gevolg van rijtijdverschillen tussen sprinters en Intercity's.

inhaling in de regel groter zijn dan voor het in- en uitstappen minimaal nodig is. De Sprinter ondervindt dus veelal hinder bij een inhaling. Tegelijkertijd wordt de capaciteit van het hoofdbaanvak door inhaalsporen niet vergroot. Het uittakken en intakken van Sprinters zorgt over het algemeen voor capaciteitsverlies, aangezien hiervoor op het hoofdbaanvak moet worden afgeremd.

Analyses voor de SAAL-corridor laten zien, dat een oplossing met een inhaling op de Flevolijn via inhaalsporen bij Almere Poort tot minder goede rijtijden voor de Sprinters leidt dan bij kort volgen.

Hoe is de betrouwbaarheid bij calamiteiten?

Betrouwbaarheid van de dienstregeling en de gevolgen van calamiteiten zijn belangrijke zaken, die altijd aandacht zullen krijgen. Er is echter geen aanleiding om aan te nemen, dat in aanvulling op kort volgen inhaalsporen nodig zijn. Inhaalsporen brengen als voordeel mee, dat bijvoorbeeld bij het stranden van een trein ter plaatse van de verdubbeling/inhaling, er veelal nog steeds via het hoofdbaanvak kan worden gereden. Daar tegenover staat, dat bij spoorverdubbelingen extra wissels nodig zijn. De kans op wisselstoringen neemt daarmee toe.

Voor hoogfrequent spoorvervoer in het algemeen en de SAAL-corridor in het bijzonder wordt een daarvoor geoptimaliseerde bijsturingsfilosofie gemaakt, die rekening houdt met de specifieke omstandigheden en het vereiste niveau van betrouwbaarheid. Bij de verdere uitwerking en invoering van hoogfrequent spoorvervoer zal nader inzichtelijk worden gemaakt of en zo ja welke aandachtspunten er rondom betrouwbaarheid zijn en zullen maatregelen worden getroffen om de effecten van storingen en calamiteiten zo veel mogelijk te beperken.

Is aanpassing van regelgeving nodig?

Zoals hierboven aangegeven, kan op de OV SAAL corridor maximaal van het principe kort volgen worden geprofiteerd, wanneer een aantal regels en normen wordt aangepast. Zo is het conform de betreffende huidige Ministeriële Regeling en de daarin opgenomen remtabellen niet toegestaan blokken van minder dan 400 meter toe te passen. Momenteel wordt gezamenlijk met betrokken partijen bekeken hoe de regelgeving het best kan worden aangepast. De aanpassing van regelgeving en implementatie van een verdergaande mate van kort volgen betreft een zorgvuldig proces, waarbij onder meer op basis van een safetycase de veiligheid zal worden gezeurd.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus