

Vergaderjaar 2012–2013

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 63

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 april 2013

Met deze brief wil ik u informeren over de afspraken die ik met de regionale overheden (zoals verenigd in het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam) in een Bestuurlijk Overleg op 25 maart 2013 en de sectorpartijen NS en ProRail ten aanzien van de besluiten voor de middellange termijn maatregelen van het project Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad (OV SAAL MLT) gemaakt heb. In het Bestuurlijk Overleg is ook het Rijks-, Regioprogramma Amsterdam Almere Markermeer (RRAAM) besproken. U ontvangt de ontwerp Rijksstructuurvisie Amsterdam Almere Markermeer en de gemaakte bestuurlijke afspraken in de 2e helft van april.

Inleiding

Zoals in de structuurvisie infrastructuur en milieu aangegeven streeft het rijk met een krachtige aanpak naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het slim investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid door betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem is daarbij van groot belang. Voor het spoor is dit verder uitgewerkt in het kader van de lange termijn spooragenda (LTSA). De inzet van de LTSA is om de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren zodat de trein voor de reiziger en de verlader in toenemende mate een aantrekkelijke vervoersoptie is. Aan dit streven wordt een aantal ambities gekoppeld die gericht zijn op het verbeteren van de dienstverlening voor de reizigers en de verladers in termen van betrouwbaarheid, reistijd, gemak en informatieverbetering. Met OV SAAL wordt hieraan een belangrijke bijdrage geleverd.

OV SAAL

Het project OV SAAL heeft tot doel de bereikbaarheid in de SAAL-corridor te verbeteren en voldoende capaciteit en kwaliteit te bieden om de vervoervraag te faciliteren. Op basis van eerdere besluiten is momenteel

een pakket van korte termijn maatregelen met een omvang van ca. € 900 mln. in uitvoering. Het gaat daarbij in het bijzonder om een dubbele vorkaansluiting bij Riekerpolder, spoorverdubbeling (van 2 naar 4 sporen) op de Zuidtak van Amsterdam, keervoorzieningen in Almere en de noodzakelijke geluidvoorzieningen op het gehele traject tussen Hoofddorp en Lelystad. De eerste maatregelen ter verbetering van de capaciteit in de SAAL-corridor zijn reeds opgeleverd. Het gaat om een eerste stap van de realisatie van kortere opvolgtijden (seinoptimalisatie binnen de bestaande kaders van regelgeving) alsmede een keervoorziening bij Almere Oostvaarders. Beide zijn eind 2012 in dienst gesteld. De planning van de overige maatregelen is gericht op oplevering eind 2016. De gemaakte afspraken over de middellange termijn betreffen de in aanvulling op oplevering van het korte termijn pakket te nemen vervolgstappen.

Afspraken middellange termijn

Uit de recente actualisatie van het onderzoek naar hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor in een 6/6 model (elke tien minuten een intercity en een sprinter) voor de middellange termijn is gebleken dat de vervoergroei in de SAAL-corridor aanzienlijk vertraagd is ten opzichte van de inzichten uit 2010/2011. Met een kwartierdienst met 12 treinen per uur tussen Almere en Amsterdam kan langer dan voorheen werd verwacht voldoende capaciteit worden geboden. Realisatie van hogere frequenties zal op basis van de huidige inzichten naar verwachting niet eerder dan in de periode 2025–2030 aan de orde zijn. Daarom heb ik op 25 maart j.l. met regio en met de sector afgesproken om in te zetten op maatregelen die nodig zijn voor een kwalitatief goede dienstregeling, waarbij het zogenaamde 4/4/4-model (4 IC's van Almere naar Amsterdam Centraal, 4 IC's naar Amsterdam Zuid en 4 Sprinters tussen Almere en Amsterdam Zuid/Centraal) het uitgangspunt is. De ambitie voor hogere frequenties in de toekomst houd ik echter overeind. Het moment waarop dit aan de orde komt, is echter gekoppeld aan de werkelijke ontwikkeling van de vervoervraag, die ik zal monitoren, en de beschikbaarheid van budgetten. De oplevering van het pakket korte termijn maatregelen zoals dat nu in uitvoering is, is randvoorwaardelijk voor een kwalitatief goede dienstregeling. Ik heb afgesproken aanvullend daarop in te zetten op realisatie van ERTMS in deze corridor. In de railmap ERTMS is aangegeven dat bij een goede invoering van ERTMS mogelijk ook de flexibiliteit, robuustheid en capaciteit van het spoorsysteem zal toenemen. Uit een eerste voor OV SAAL uitgevoerde technische uitwerking komt naar voren dat met ERTMS de voor OV SAAL gevraagde kortere opvolgtijden mogelijk zijn. De verdere uitwerking, harding en planning zal in goede samenhang plaatsvinden met de Railmap ERTMS zodat onder meer de ervaring en kennis kan worden ingebracht die wordt opgedaan in de ERTMS-pilot Amsterdam-Utrecht.

Met de kortere opvolgtijden kan in geval van de beoogde 4/4/4-dienstregeling extra kwaliteit worden geboden in de dienstregeling omdat Intercity's en Sprinters elkaar dan minder in de weg zitten. Voor eventuele hogere frequenties dan 4/4/4 in de verdere toekomst op de SAAL-corridor zijn bovendien ook kortere opvolgtijden noodzakelijk.

Met oog op de startbeslissing ERTMS en in lijn met mijn brief van 23 november 2012 (kamerstuk 32 707, nr. 27, vergaderjaar 2012–2013) acht ik het niet wenselijk nog in grootschalige aanpassingen van het bestaande beveiligingssysteem ten behoeve van kortere opvolgtijden onder ATB op de SAAL-corridor te investeren. Zoals eerder gemeld zal ik wel bezien welke maatregelen voor kortere opvolgtijden mogelijk zijn op de kortere termijn ter verhoging van de kwaliteit.

De kosten voor ERTMS in OV SAAL zijn in de voor OVSAAL uitgevoerde verkenning op basis van huidige inzichten en aannames over ERTMS globaal geraamd op € 225 mln. Hierbij wordt uitgegaan van volledige nieuwbouw van het beveiligingssysteem op de twee corridors Hoofddorp-Lelystad en Amsterdam Centraal-Hilversum, inclusief de kosten voor andere benodigde beveiligingscomponenten zoals interlockings, treindetectie, indienststellingstesten, etc. Een nadere uitwerking en een meer gedetailleerde bepaling van de kosten zal in het kader van de Railmap ERTMS plaatsvinden mede op basis van de aldaar te maken keuzes.

Naast ERTMS zullen middelen worden gereserveerd voor noodzakelijke maatregelen in het kader van het zogenaamde integraal capaciteitsmanagement. Het gaat om aanpassingen aan voorzieningen die nodig zijn om de reizigersgroei te faciliteren zoals transfer, opstelcapaciteit etc. (€ 70 mln.).

Aanvullende maatregelen

Gezamenlijk met de regio en de sector zal ik de komende maanden bezien óf en zo ja welke maatregelen in aanvulling op het bovenstaande noodzakelijk zijn voor een kwalitatief goede dienstregeling. Dit is passend bij de vervoervraag, met als uitgangspunt een 4/4/4-dienstregeling en rekening houdend met een aantal actuele ontwikkelingen. Daarbij gaat het onder andere om de optie om treinen vanuit Rotterdam via de HSL en Amsterdam-Zuid naar Almere door te laten rijden, zoals dit als voorbeeld in het kader van de integratie van de HSL-Zuid en Hoofdrailnetconcessie aan de orde geweest is.

In de eerder genoemde actualisatie is een 4/4/4-dienstregeling niet nader uitgewerkt. Daarvoor is de komende maanden nog beperkt aanvullend onderzoek nodig. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn oplossingen in de dienstregeling, verbeteren/verkorten van halteertijden en infrastructurele oplossingen. Bij de uitwerkingen van infrastructurele oplossingen neem ik met name ook partiële 4-sporigheid in Almere op de trajecten Almere Muziekwijk – Centrum en Almere Buiten – Oostvaarders mee. De maatregelen dienen aantoonbaar tot een kwaliteitsverbetering te leiden en de kosten dienen te passen binnen het budgettaire kader en in acceptabele verhouding te staan ten opzichte van de baten. Voorts dienen de maatregelen toekomstvast te zijn ook met oog op een toekomstige doorgroei naar hogere frequenties. De kwaliteitsverbetering bezie ik zowel voor een situatie dat de gewenste functionaliteit van kortere opvolgtijden mogelijk nog niet ter beschikking staat als voor een situatie waarin deze wel is gerealiseerd. Daarmee kan inzicht in het effect van de aanvullende maatregelen worden geboden in relatie tot het moment van oplevering van capaciteitsvergroting onder ERTMS. Ik koers op oplevering van de uitkomsten van deze uitwerkingen voor de OV SAAL-corridor in juli 2013.

Budget

Na toepassing van de korting van € 200 mln in het kader van de bezuinigingen op het MIRT resteert voor deze vervolgstappen voor SAAL (ERTMS, integraal capaciteitsmanagement en aanvullende maatregelen) een budget van € 515 mln. Met oog op de kosten die verbonden zijn aan infrastructurele oplossingen zal ik de resterende middelen uit het Herstelplan Spoor die oorspronkelijk bedoeld waren voor het realiseren van de inhaling bij Almere Poort (€ 54 mln) gereserveerd houden voor een eventuele infrastructurele oplossing voor OV SAAL met 4-sporigheid.

Overwegen

De overwegen van SAAL zullen in het landelijk verbeterprogramma overwegen (LVO) aan de orde komen. Binnen dat programma zal worden afgewogen welke overwegen zullen worden aangepakt. In de zomer verwacht ik hiervan de uitkomsten. Binnen OV SAAL blijft het oorspronkelijk in de ramingen opgenomen bedrag van € 20 mln voorlopig gereserveerd voor overwegen. In samenhang met de nadere besluiten voor OV SAAL en de uitkomsten vanuit het onderzoek in het kader van het overwegprogramma zal ik bezien of de reservering voor overwegen binnen SAAL aanvullend voor overwegen op de Gooilijn zal worden ingezet, waarbij cofinanciering vanuit de regio uitgangspunt is.

Vervolg

Ik streef ernaar, dat de uitkomsten van de uitwerking van eventuele aanvullende maatregelen/oplossingen ten behoeve van een kwalitatief goede kwartierdienstregeling nog in juli 2013 beschikbaar komen. Daarna zal ik in overleg met de regio, NS en ProRail hierover besluiten. Ik zal u vervolgens over de uitkomsten informeren.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld