

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/170444

Uw kenmerk
2013ZZ15222

Datum 16 augustus 2013
Betreft Antwoorden op vragen lid Dik-Faber over doelgerichtheid
en toekomstvastheid van spoorplannen Naarden Bussum

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de beantwoording van de vragen van het lid Dik-Faber over de spoorplannen bij station Naarden-Bussum.

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?

Antwoord 1

ProRail heeft een voorstel voor wijziging van de sporen bij het station Naarden-Bussum in voorbereiding. De voorkeursvariant zal binnenkort door ProRail aan IenM worden voorgelegd, zodat ik kan bezien op welke wijze financiering kan plaatsvinden binnen de beschikbare middelen.

Er zijn meerdere aanleidingen voor wijziging van de sporen bij station Naarden-Bussum: een robuuster spoor (betere betrouwbaarheid en lagere onderhoudskosten), verkorten rijtijd en een betere overwegsituatie (verhogen veiligheid, minder hinder voor kruisend verkeer door kortere dichtligtijden van met name overwegen aan beide zijden van het station).

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?

Antwoord 2

Zoals aangegeven in de brief van 24 juni 2013 over het landelijk verbeterprogramma overwegen (kamerstuk 29893-148) wordt eind dit jaar door ProRail gestart met dichtligtijdenmetingen, ook de betreffende overwegen op de Gooilijn worden hierbij meegenomen. Op 600 overwegen worden dataloggers geïnstalleerd die de dichtligtijden en spoorbezetting registeren. Dit biedt zicht op de verbetermogelijkheden, passend bij de lokale situatie. In de loop van 2014 zijn de eerste gegevens beschikbaar. Ik kan op de door u gevraagde uitsplitsing op de overweg in Naarden-Bussum nu niet verder ingaan, aangezien ik nog niet beschik over de meetgegevens van de overwegen in Naarden-Bussum.

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 is¹? 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?

Antwoord 3

Zie antwoord op vraag 1 en 2. Door het weghalen van sporen ter hoogte van de beide overwegen aan weerszijde van het station verbetert de veiligheidssituatie. Zoals aangegeven worden er metingen gedaan en dat geeft zicht op de precieze dichtligtijden. In algemene zin is het zo dat de dichtligtijd verlengd wordt bij het overlappen van 2 treinen in verschillende richtingen. Een vergelijking met een verkeerslicht is niet eenvoudig te maken, bepalend zijn de daadwerkelijke metingen.

De aangegeven verbeteringen in antwoord op vraag 1 zijn ook van toepassing bij aanwezigheid van ERTMS. Verdere verbeteringen voor aansturing van overwegen onder ERTMS worden onderzocht in het kader van de Railmap ERTMS.

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 verkeer²?

Antwoord 4

Nee; er is geen sprake van onderzoek waarbij mijn ministerie betrokken is naar een verdiepte ligging van het spoor, noch naar ongelijkvloerse kruisingen.

De verdere aanpak van overwegen vindt plaats via het landelijk verbeterprogramma overwegen. Zoals aangegeven worden er dichtligtijdenmetingen gedaan. Eventuele maatregelen zijn afhankelijk van de specifieke situatie en de nabijgelegen andere overwegen. Het kan daarbij gaan om aanpassingen van routing van wegverkeer, van verkeersregelinstallaties, kortere

¹ Verbeteren Veiligheid op Overwegen, Railned, Spoorveiligheid, 1999; p5 en p23.

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

dichtligtijden, ondertunneling of om algemene gedragsbeïnvloedende maatregelen. Kosteneffectiviteit en value for money staan daarbij voorop. Het concept beter benutten is een belangrijk uitgangspunt van het programma. Gezamenlijke financiering door Rijk en regio vormt het uitgangspunt. Mogelijk leidt dit al in 2014 tot de eerste concrete uitvoeringsovereenkomsten. Dit is echter afhankelijk van het vereiste onderzoek, de complexiteit van het knelpunt en de insteek van de betreffende decentrale overheid.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/170444

In het kader van het project OV SAAL Middellange termijn ben ik in gesprek met de regio. Daarbij komen ook overwegen aan de orde. Voor de aanpak van overwegen is binnen OV SAAL voorlopig een budget van € 20 mln gereserveerd. Ik zal in samenhang met de besluitvorming over OV SAAL bezien of dit budget aanvullend voor overwegen op de Gooilijn zal worden ingezet waarbij medefinanciering door decentrale overheden het uitgangspunt blijft.

Vraag 5

Kent u het rapport "Verkenning van de spoorse doorsnijding in de gemeenten Naarden en Bussum"³? 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?

Antwoord 5

Ja, van dat rapport heb ik kennis genomen. Het betreft een verkennend onderzoek door de gemeente. Op dit moment voert ProRail naar aanleiding van de in dit verkennend onderzoek gesignaleerde problematiek gesprekken met de gemeente naar verschillende varianten en mix van maatregelen. De gemeente kijkt nadrukkelijk naar het draagvlak voor eventuele oplossingen.

Op basis van het landelijk verbeterprogramma overwegen wordt in kaart gebracht welke overwegen in aanmerking komen voor verder lokaal onderzoek. Over dit programma bent u op 24 juni 2013 geïnformeerd.

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)?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 4 en 5. De aanpak van het landelijk verbeterprogramma overwegen past bij de doelen van de Derde Kadernota Railveiligheid.

³ 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 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 inhaalmogelijkheid 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?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/170444

Antwoord 7

In het voorstel dat ProRail binnenkort zal indienen bij IenM zitten twee zijperrons aan twee doorgaande sporen. Deze maatregelen moeten toekomstvast zijn en de vervoerders moeten met de maatregelen instemmen. Ook voldoende flexibiliteit van het gehele baanvak tussen Weesp, Naarden-Bussum en Hilversum wordt meegewogen.

Vraag 8

Wat is uw bijsturingvisie 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?

Antwoord 8

Het herontwerp van de be- en bijsturing op het spoor maakt onderdeel uit van de operationele uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Daarbij gaat de spoorsector ook in op de be- en bijsturing bij een hoogfrequente dienstregeling. Over de voortgang van de uitwerking van de LTSA en de voortgang van het herontwerp van de be- en bijsturing heb ik u 2 juli 2013 geïnformeerd. Ik kan nu nog niet ingaan op de door u aangegeven (zorg)punten, omdat de spoorsector nog bezig is het herontwerp van de be- en bijsturing op een zo verantwoord mogelijke wijze vorm te geven om tot een zo aantrekkelijk mogelijk product aan de reiziger (en verlader) te komen.

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?

Antwoord 9

Ja, een toekomstvast investering is altijd wenselijk. Per situatie wordt dit gezien op basis van planstudies, zoals in dit geval de analyses voor de middellange termijn van OV SAAL en de genoemde stappen in het kader van het landelijk overwegprogramma. Uit deze analyses is niet gebleken dat er op dit traject extra sporen nodig zijn om de beoogde hoogfrequente treindienst te kunnen rijden. Uit de analyses voor de middellange termijn OV SAAL blijkt dat de Gooilijn voldoende capaciteit heeft. Dat komt mede door de effecten van de opening van de Hanzelijn die leidt tot wijziging van reizigersstromen.

Vraag 10

Bent u bekend met de mogelijkheden van ERTMS voor scherpere overwegaansturing, 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?

Antwoord 10

Er wordt zoals aangegeven in de brief van 5 april 2013 over OV SAAL middellange termijn ingezet op ERTMS. Op dit deel van de Gooilijn is dan eveneens ERTMS voorzien. In het kader van de Railmap ERTMS worden potentiële winsten van ERTMS voor de capaciteit onderzocht, waaronder de verdere verbeteringen voor aansturing van overwegen (zie antwoord op vraag 3).

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?

Antwoord 11

Nee, aangezien uit de studies in het kader van OV SAAL middellange termijn blijkt dat er geen extra inhaling op de Gooilijn nodig is. Ik wil per situatie bezien welke maatregelen passend en kosteneffectief zijn, daarbij hoort ook de afweging of en zo ja waar inhalingen nodig zijn op een bepaald traject. Dat is sterk per traject afhankelijk van de treindienst, het aantal stations en andere omstandigheden die de capaciteit beïnvloeden.

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)?

Antwoord 12

Zie antwoord op de vragen 4, 5, 6, 9 en 11. Ik zie geen aanleiding om in aanvulling op OV SAAL studie middellange termijn, de railmap ERTMS, de uitwerking van het landelijk verbeterprogramma overwegen alsmede het zoeken

naar kosteneffectieve maatregelen deze extra varianten te bezien.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 13

Heeft u in het kader van het spoorproject Bussum al advies gevraagd aan reizigersorganisatie ROVER, het LOCOV en de Fietzersbond 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?

Ons kenmerk
IENM/BSK-2013/170444

Antwoord 13

Nee, aangezien ProRail het voorstel voor het project nog bij IenM moet indienen is er niets om advies over te vragen. In de vervolgfase van het landelijk verbeterprogramma overwegen zullen gemeenten en andere relevante actoren worden betrokken.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld