

Besluittekst BO OV SAAL 28 september 2020

In april 2019 is gebleken dat het beoogde hoogfrequente dienstregelingsmodel voor OV SAAL helaas niet maakbaar is binnen de kaders van het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS). MRA, NS, ProRail, goederenvervoerders en IenW (hierna: partijen) hebben daarom gezamenlijk verder gezocht naar een maakbaar hoogfrequent dienstregelingsmodel. Er is een dienstregelingsmodel (model II) gevonden dat maakbaar is en aansluit bij de ambitie om hoogfrequent te rijden op de SAAL-corridor. Dit model biedt voor een grote groep reizigers voordelen en een verbetering van het reisproduct, terwijl voor een flink kleinere groep reizigers sprake is van een langere overstaptijd of langere reistijd. Partijen maken samen de afweging dat het voordeel voor een zeer grote groep reizigers opweegt tegen het nadeel voor een minimale groep reizigers. In de aanloop naar het werkelijk rijden van het hoogfrequente model zal worden bekeken of het mogelijk is om die nadelen zoveel mogelijk in te perken.

Partijen zetten met de keuze voor dit dienstregelingsmodel gezamenlijk een stevige stap naar hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor. NS, ProRail en Rijk zullen ieder hun uiterste best doen om het dienstregelingsmodel II mogelijk te maken en waar mogelijk te verbeteren in de daadwerkelijke voorbereiding van de dienstregeling. Dit is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder rekening houden met alle treinbewegingen rond Groot Amsterdam. Alle partijen zullen dan ook in de nadere uitwerking van het dienstregelingsmodel II regulier met elkaar in gesprek blijven. Transparantie en elkaar niet verrassen zijn in deze gesprekken uitgangspunt. Daarnaast staan de ruimtelijke ontwikkelingen niet stil en is de verwachting dat de vervoervraag verder groeit. Om tegemoet te komen aan deze ontwikkelingen onderschrijven Rijk en regio daarom het belang om in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en Toekomstbeeld OV 2040 verder te kijken naar het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de OV SAAL corridor en de toeleidende verbindingen.

Nadere toelichting:

- Doel van OV SAAL is om hoogfrequent spoorvervoer te realiseren tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad en het Gooi en Amsterdam. Via deze corridor gaan de treinen verder het land in (naar de Zuidelijke Randstad en in de richting van Zwolle en verder naar Noord Nederland) en er zal goederenvervoer worden gefaciliteerd. OV SAAL maakt onderdeel uit van PHS.
- Rijk en regio erkennen het belang van frequentieverhoging op de OV SAAL-corridor om de groeiende vervoersvraag op te vangen en de woningbouwopgave in Flevoland te ondersteunen.
- Toen in 2019 helder werd dat het beoogde dienstregelingsmodel niet maakbaar was heeft het Rijk in datzelfde overleg met de regio de spoorsector opdracht gegeven om een dienstregelingsmodel te ontwikkelen binnen de nieuwe randvoorwaarden die bleken uit het eerdere maakbaarheidsonderzoek OV SAAL (2019). Sinds maart 2019 werken Rijk en regio in goede samenwerking met vervoerders en ProRail aan een dienstregelingsmodel binnen de randvoorwaarden van PHS en het eerdere maakbaarheidsonderzoek OV SAAL van 2019.
- Op basis van de resultaten van de studies is de voorkeur uitgesproken door partijen om in te zetten op een innovatief vervoersconcept waarbij op de OV SAAL corridor sprinters en intercity's deels gescheiden worden. Amsterdam Centraal wordt vanuit Flevoland en het Gooi bediend met sprinters, intercity's doen Amsterdam Zuid aan. Dit betekent dat Weesp 6-sporig blijft en dat daarmee de planuitwerking OV SAAL wordt voortgezet.
- Hierbij hoeven intercity's de sprinters niet in te halen en zijn de verschillen in rijnsnelheid op het spoor kleiner. Zo wordt het mogelijk om op grotendeels ongewijzigde infrastructuur (onder meer 6-sporig Weesp) het aantal treinen uit te breiden en daarmee meer zitplaatsen te bieden, de reistijd van deur tot deur voor veel reizigers te verkorten door onder andere kortere wachttijden te realiseren.
- Deze stap is in lijn met de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040, waarbij een verdere uitbreiding van het OV rond Amsterdam onderdeel van het onderzoek is.
- Bedieningsmodel II heeft als uitgangspunt op werkdagen per uur tussen 7.00-20.00uur:
 1. 4 IC's Flevoland – Schiphol (via Amsterdam Zuid)
 2. 4 sneltreinen Flevoland – Schiphol (via Amsterdam Zuid)
 3. 4 IC's Schiphol – Hilversum (via Amsterdam Zuid)
 4. 6 sprinters Almere – Amsterdam Centraal
 5. 4 sprinters Hilversum/Gooi - Amsterdam Centraal
 6. 2 sprinters Utrecht – Hilversum – Almere
 7. 2 goederenpaden Kijfhoek – Bentheim en maatwerk Amsterdam Centraal – Bentheim

- Het Rijk, ProRail en NS zullen ieder hun uiterste best doen om het beoogde bedieningsmodel in het dienstregelingsjaar 2029 te gaan rijden, waarbij alle randvoorwaarden zoals benoemd in het eindrapport¹ ingevuld moeten zijn en waarbij in het kader van het dienstregelingsproces ruimte is om te zoeken naar verbeteringen voor de reizigers. Zij geven in ieder geval vanuit de eigen rol invulling aan alle randvoorwaarden, waarvan de invoering van ERTMS er 1 is. Het Rijk stuurt op tijdige oplevering en het behalen van de als doel gestelde prestaties. Drie jaar voorafgaand aan het daadwerkelijk hoogfrequent rijden van OV SAAL treinen, start de vervoerder het dienstregelingsproces waarbij na overleg met de regio de precieze dienstregeling wordt uitgewerkt.
- NS en ProRail blijven, in het kader van OV SAAL, in overleg met de regio zoeken naar optimalisatiemogelijkheden binnen de kaders van model II voor de reizigersstromen die geconfronteerd worden met een langere overstaptijd of langere reistijd op de verbindingen naar Amsterdam Centraal uit Almere, Amersfoort en Gooi en in het doorkoppelen van treinen over Amsterdam Centraal naar Haarlem en verder. Hierbij wordt ook de corridor Almere – Utrecht betrokken.
- De afspraak over de brugopening van de Vecht zoals gemaakt in 2013 is nog steeds relevant: het Rijk maakt afspraken met de vervoerder en de regio dat de brugopeningen van de Vechtbrug bij Weesp voor het vaarverkeer zo wordt ingericht dat vaartuigen met staande mast alleen vóór de ochtendspits, ná de avondspits, en ook overdag in de zomerperiode en in de weekeinden de brug kan passeren. Als de precieze dienstregeling bekend is, worden hierover aanvullende afspraken gemaakt door betrokken partijen.
- Het Rijk draagt € 8,4 mln. (incl. BTW, prijspeil 2020) en Regio draagt € 7,6 mln. (incl. BTW, prijspeil 2020) bij aan de realisatie van een 3 meter hoog geluidscherm in Weesp ten noorden van het station dat ProRail in opdracht van het Rijk uitvoert. Voor de risicoverdeling spreken Rijk en regio een 50/50 verdeling af.

¹ PHS OV SAAL-corridor Vervolanalyse bedieningsmodel, versie 1.1 van ProRail