



LANDELIJK OVERLEG
CONSUMENTENBELANGEN
OPENBAAR VERVOER

Aan
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGMO/OVS
Wino Aarnink
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Contactpersoon: A. Frerichs
Datum: 3 juli 2020
Ons kenmerk: Locov 2020-127893

Doorkiesnummer: -
Bijlage(n): A en B
Uw kenmerk: IENW/BSK-2020/114745

Onderwerp:
Advies bedieningsmodellen OV-Saal

Geachte heer Aarnink,

In april 2019 werd bekend dat de gewenste dienstregeling OV SAAL, zoals beoogd in 2013, helaas niet te realiseren is. In uw brief van 25 juni 2020 (met kenmerk IenW/BSK-2020/114745) vraagt u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, advies over vier alternatieve treindienstmodellen, zoals opgenomen in het rapport vervolganalyse bedieningsmodel OV SAAL (versie 0.22, 23 juni 2020). U vraagt ons welke aandachtspunten wij willen meegeven en of wij vanuit het perspectief van de reiziger een voorkeur hebben voor één van de voorgestelde dienstregelingsmodellen. Wij gaan graag in op uw adviesverzoek. Hieronder volgt eerst een analyse van de voorgestelde dienstregelingsmodellen en de onderliggende uitgangspunten. Vervolgens geven wij u onze adviezen.

Analyse dienstregelingsmodellen

Het aantal reizigers op de OV-SAAL-corridor groeit de komende jaren sterk. Dat is goed nieuws. Omdat de infrastructuur aan de capaciteitsgrenzen zit, zijn investeringen noodzakelijk. Wij zijn daarom blij dat u hierin stappen wilt zetten.

Voor de onderzochte alternatieve modellen voor de dienstregeling voor de middellange termijn komen wij tot de volgende conclusies:

Bezoekadres secretariaat
Rijnstraat 8
2515 XP DEN HAAG

Postadres
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar te voet vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.

- a. Ondanks extra treinen worden capaciteits- en kwaliteitsknelpunten niet volledig opgelost en worden kwaliteitsknelpunten zelfs vergroot;
- b. Omrijdende goederentreinen geven grote beperking voor reizigerstreinen rond Weesp;
- c. Ontwikkelingen wijzen op grotere reizigersgroei op de corridor dan waarmee gerekend is en beleidskeuzes zoals het Klimaatakkoord, autoluw Amsterdam en vervanging van vluchten door internationale treinen zijn nog niet verwerkt;
- d. In hoeverre de reizigersgroei ook leidt tot de beoogde vergroting van het OV-aandeel in het totale vervoersgebruik is onvoldoende onderbouwd;
- e. De lange doorlooptijd en de grote woningbouwopgave vragen om flexibiliteit, ruimte voor alternatieven wordt beperkt;
- f. Intercity en Sprinter bedienen ieder een eigen groeiende vervoermarkt, elk model focust per traject op slechts één van deze markten terwijl beide nodig is;
- g. Niet alle modellen zijn tijdig (voor 2030) realiseerbaar;
- h. Er is onzekerheid of voorgestelde modellen maakbaar zijn;
- i. Toekomstvaste oplossing vraagt meer en andere investeringen op de corridor.

In bijlage A lichten wij deze conclusies toe en gaan wij in op specifieke aandachtspunten die in onze ogen van belang zijn voor de verdere uitwerking van dit project.

Advies

De onderzochte modellen tonen de urgentie aan van snelle besluitvorming over een toekomstbestendige OV-ontsluiting van Almere en de Zuidoostflank van Amsterdam voor de lange termijn en in samenhang daarmee het verkorten van de reistijden naar Noord-Nederland via de Hanzelijn. Gezien de verwachte ontwikkelingen van het aantal reizigers is "OV-SAAL lange termijn" en "Toekomstbeeld OV 2040" niet langer meer ver weg. Grootschalige uitbreidingen van de infrastructuur moeten vanwege deze ontwikkelingen rond 2030 worden opgeleverd. Daarom adviseren wij de bouw hiervan snel te starten. Het gaat daarbij zowel om uitbreidingen van het OV tussen Almere en Amsterdam als om de Goederenroutering Oost-Nederland.

Wij onderschrijven de stelling in paragraaf 3.5 dat het van belang is te voorkomen dat besluiten elkaar gaan ophouden. Tegelijk moet voorkomen worden dat het nu te nemen besluit beperkingen opwerpt voor wenselijke ontwikkelingen op de lange termijn. Dit kan opgelost worden door tegelijk met het besluit voor de middellange termijn eveneens een

besluit over de lange termijn te nemen. Wij doen daarom een klemmend beroep op u besluiten over bovengenoemde projecten voor de lange termijn nog deze kabinetsperiode te nemen. Dit is ook nodig gezien de bouwtijd.

In afwachting van deze projecten is, gezien de groeiende vervoervraag, aanpassing van de dienstregeling op de OV-SAAL-corridor tussen nu en 2030 noodzakelijk. De rapportage toont aan dat de onderzochte dienstregelingsmodellen geen reële oplossing bieden voor de reiziger en in sommige gevallen een aanpassing van de infrastructuur vragen die op de lange termijn mogelijk niet nodig is (uitbreiding station Weesp). Wij denken op basis van de rapportage dat nog optimalisaties mogelijk zijn in de huidige dienstregeling. Daarom adviseren wij voor de korte termijn een nieuw dienstregelingsmodel te onderzoeken die voortbouwt op de huidige dienstregeling, een zogenaamd referentie-plus alternatief.

Wij komen daarom tot de volgende adviezen:

1. Optimaliseer huidige dienstregeling ("referentie-plus"), versnel realisatie lange termijn maatregelen en blijf daarbij vasthouden aan verbetering voor zowel Intercity's als Sprinters;
2. Toets de aannames en maak inzichtelijk wat de terugvalsscenario's zijn;
3. Ga door met onderzoek naar kleine slimme inframesmaatregelen en bereid versnelde uitrol ERTMS op aangrenzende baanvakken voor;
4. Ga in ieder geval tijdens de spits uit van vier treinen Almere Centrum-Hilversum per uur en behoud rechtstreekse verbinding Almere Poort – Hilversum;
5. Neem snelheidsverhoging Hanzelijn integraal mee en bied vier keer per uur verbinding Lelystad Centrum - Dronten - Kampen Zuid – Zwolle;
6. Maak gevolgen sluiting Amsterdam RAI inzichtelijk indien sluiting overwogen wordt (extra reistijd en impact dienstregeling bij evenementen);
7. Optimaliseer de reistijd Zwolle-Amsterdam Centraal en Almere Centrum – Utrecht Overvecht;
8. Behoud het investeringsbedrag voor de corridor.

Wij lichten deze adviezen in de bijlage B toe. Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV.

Bijlage A: Analyse alternatieve dienstregelingsmodellen PHS OV-SAAL-corridor

Ad. a. Ondanks extra treinen worden capaciteits- en kwaliteitsknelpunten niet volledig opgelost en worden kwaliteitsknelpunten zelfs vergroot

Op de voorziene infrastructuur zijn met de voorgestelde modellen enkele aantrekkelijke verbeteringen mogelijk in de dienstregeling. De modellen zijn echter niet toekomstbestendig. In alle voorgestelde dienstregelingsmodellen zijn er in 2030 nog steeds capaciteitsknelpunten en worden enkele kwaliteitsknelpunten zelfs vergroot:

- Model IA biedt extra Intercity's tussen Almere Centrum en Amsterdam Zuid. Model IB biedt deze ook tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal. Nadeel van deze modellen is dat de Sprinters een lange halteertijd in Weesp houden, dat de verbinding tussen Almere Poort en Hilversum tot een kwartier extra reistijd krijgt en dat de Intercity's niet goed gespreid zijn over het uur.
- Model II heeft als meerwaarde dat Sprinters veel sneller worden en niet meer tot 10 minuten lang halteren op station Weesp. Hier staat echter tegenover dat Amsterdam Centraal zijn Intercity verbinding met zowel Almere Centrum als Hilversum, Amersfoort Centraal en Deventer/Twente verliest. Dit betekent voor veel reizigers 5 tot 10 minuten extra reistijd. Voor reizigers die op deze stations overstappen is de extra reistijd nog groter (15 minuten of meer). De exacte impact voor deze overstappers is echter niet opgenomen in het rapport. Voor reizigers van/naar de kop van Noord-Holland (ten noorden van Noordzeekanaal) en Zuid-Kennemerland zijn de betere Intercity verbindingen vanuit Almere en Amersfoort met Amsterdam Zuid niet relevant. Deze reizigers zijn afhankelijk van de overstap op Amsterdam Centraal.

Wij concluderen dat capaciteit het in alle modellen verliest van kwaliteit met voor sommige groepen reizigers grote negatieve gevolgen voor hun reistijd en voor andere groepen reizigers geen verkorting van de reistijd waar deze wel nodig is.

Ad. b. Omrijdende goederentreinen geven grote beperking voor reizigerstreinen rond Weesp

Het oorspronkelijke dienstregelingsmodel voor OV-SAAL middellange termijn is niet maakbaar omdat verschillende aannames uit 2013 niet kloppen of niet meer geldig zijn. Op een aantal toeleidende baanvakken is geen ERTMS aanwezig, voor Thalys gelden in de praktijk langere halteertijden en de impact van de samenloop met goederentreinen blijkt 4 tot 6x zo groot als gedacht.

Een sleutel voor meer groeiimte voor reizigerstreinen ligt bij het goederenvervoer. Nu het als "maatwerk" inpassen van goederentreinen niet mogelijk is, is in alle nieuwe

modellen gekozen voor twee paden voor goederentreinen per richting per uur rond Weesp. Deze keuze is logisch gezien de impact van goederentreinen in het oorspronkelijke dienstregelingsmodel, maar legt wel een grote claim op de capaciteit zeker in verhouding tot het werkelijke aantal goederentreinen dat dagelijks langs Weesp rijdt. De grootste beperkingen worden opgelegd door treinen tussen Rotterdam en Oldenzaal grens, die niet via de Betuweroute rijden maar een omweg van meer dan 100 kilometer maken via Duivendrecht en Weesp.

Wij vinden goederenvervoer over het spoor belangrijk, maar constateren dat dit rond Amsterdam en ook rond Gouda en Amersfoort wel veel beperkingen geeft voor het reizigersvervoer. Een keuze voor een andere goederenrouting via Oost-Nederland in het kader van Toekomstbeeld OV zou meer ruimte geven voor verbeteringen voor reizigerstreinen op de OV-SAAL-corridor, de A2-corridor en de A12/A20 corridor. Sinds 2013 is het aantal goederentreinen dat bij Oldenzaal de grens passeert verdubbeld (voetnoot: Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland 2019 blz. 43 https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_2019.pdf). Daarom ligt het voor de hand de plannen voor deze andere goederenrouting die in 2014 op de lange baan zijn geschoven weer te overwegen. Voor de korte termijn biedt het weren van goederentreinen in de spits een mogelijke oplossing.

Ad. c. Ontwikkelingen wijzen op grotere reizigersgroei op de corridor dan waarmee gerekend is en beleidskeuzes zoals het Klimaatakkoord, autoluw Amsterdam en vervanging van vluchten door internationale treinen zijn nog niet verwerkt

De groeicijfers van het aantal reizigers in de verschillende dienstregelingsmodellen lijken gebaseerd op extrapolatie ten opzichte van het huidige treingebruk. Wij hebben de indruk dat de beoogde effecten als gevolg van de ambities en afspraken in het klimaatbeleid voor 2030 en de inzet om te komen tot een autoluw Amsterdam binnen de ring nog niet hierin zijn meegenomen. Ook met een sterkere groei van het aantal internationale treinen ter vervanging van vliegtuigen is nog geen rekening gehouden blijktens het uitgangspunt van gemengd gebruik van het derde perron op station Amsterdam Zuid (zie punt h).

Ook zal volgens de huidige inzichten de woningbouw in Almere tussen 2030 en 2040 sterker toenemen dan in 2013 werd verwacht (paragraaf 5.3.2). De druk op de woningbouw is dermate groot, dat bij een achterblijvend woningbouwtempo elders, de productie in Almere en Lelystad eerder zal worden opgevoerd. Onlangs werd bekend dat er geen dependance van de Universiteit van Amsterdam wordt gerealiseerd in Almere. Desondanks gaat de bouw van 3000 studentenwoningen op de campus naast station Almere Centrum door. Deze woningen zullen voor een belangrijk deel worden bewoond door studenten die studeren in Amsterdam. Hierdoor zal bij oplevering de vervoersvraag naar Amsterdam direct toenemen.

Op grond van al deze ontwikkelingen verwachten wij een grotere groei van het aantal reizigers op de OV-SAAL-corridor dan waarmee nu wordt gerekend. De kans is daarmee reëel dat in 2030 de reizigersgroei niet meer opgevangen kan worden op de voorziene infrastructuur.

Ad. d. In hoeverre de reizigersgroei ook leidt tot de beoogde vergroting van het OV-aandeel in het totale vervoersgebruik is onvoldoende onderbouwd

Alle voorgestelde dienstregeling modellen leiden per saldo tot groei van het aantal reizigers. Door de sterke bevolkingsgroei groeit echter ook de totale mobiliteit op de corridor. In hoeverre de reizigersgroei in het OV leidt tot verhoging van het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fiets en OV) in de mobiliteitsmix (modal split) wordt niet duidelijk. Wel is duidelijk dat er ook groepen reizigers zullen afhaken omdat de dienstregeling op sommige verbindingen aanmerkelijk verslechtert (bijlage E van het rapport). Verslechtingen zijn niet altijd te voorkomen, maar het gaat in dit geval om substantiële groepen reizigers.

De doorrekeningen zijn allemaal gebaseerd op een vergelijking van de huidige dienstregeling met de voorgestelde dienstregelingen. Deze voorgestelde dienstregelingen worden bepaald door de ruimte op de infrastructuur. Juist de vervoervraag moet leidend zijn en daaraan gekoppeld het gewenste kwaliteitsniveau. De benodigde infrastructuur zou daarvan afgeleid moeten worden. Dan komt naar voren welke knelpunten er nog zijn, inclusief de latente vervoervraag.

Gezien het reizigersverlies op enkele verbindingen, de resterende capaciteits- en kwaliteitsknelpunten op het spoor en het feit dat lange termijn maatregelen op de snelwegen inmiddels (bijna) zijn opgeleverd (aanzienlijke verbreding van de snelwegen A1, A6, A9 en A10) zijn wij van mening dat alle modellen voor 2030 onvoldoende scoren ten aanzien van verduurzaming van de mobiliteitsmix.

Ad. e. De lange doorlooptijd en de grote woningbouwopgave vragen om flexibiliteit, ruimte voor alternatieven wordt beperkt

De voorgestelde dienstregelingsmodellen zijn pas op zijn vroegst realiseerbaar in 2030 en dienen meerdere jaren bruikbaar te zijn. Gezien deze lange termijn dient in onze ogen rekening te worden gehouden met maatschappelijke ontwikkelingen. Het is wenselijk dat modellen zo flexibel zijn dat ze daarop in kunnen spelen. Dit is van belang omdat in deze regio veel bouwontwikkelingen zijn.

De omvang, locatie en tempo van de woningbouw en realisatie van werkgelegenheid, waaronder onderwijsvoorzieningen kan de komende 20 jaar nog fors wijzigen. Dit heeft impact op de ontwikkeling van het verplaatsingspatroon van reizigers. Hierdoor kunnen herkomst-bestemmingsrelaties in aard en omvang veranderen. Wij missen een gevoeligheidsanalyse wat verschillende scenario's van de (woning)bouwontwikkeling in

Almere betekenen voor de verschillende dienstregelingsmodellen bijvoorbeeld voor de keuze van reizigers voor specifieke treindiensten en opstaphaltes.

In alle modellen worden de uiterste grenzen van de capaciteit van de infrastructuur opgezocht. Wij juichen betere benutting van infrastructuur toe. Dit maakt echter in dit geval wel dat de ruimte om te komen tot alternatieve dienstregelingen als de vervoervraag zich anders ontwikkelt erg beperkt is.

De keuzes voor de woningbouw en werkgelegenheid (aantallen, locaties en dichtheden) zijn ook van belang voor de nadere afweging tussen de lange termijn alternatieven (investeren in spoor en/of metro). Voor een belangrijk deel bedient een IJmeermetro een andere vervoermarkt dan de Sprinters, maar voor sommige relaties is er sprake van overlap.

Ad. f. Intercity en Sprinter bedienen ieder een eigen groeiende vervoermarkt, elk model focust per traject op slechts één van deze markten terwijl beide nodig is

Al jaren ligt er de wens van regionale overheden en consumentenorganisaties voor een 3^e en 4^e Intercity Amsterdam Centraal – Almere Centrum. In de nu voorliggende modellen komen er geen extra Intercity's, of rijden de extra Intercity's als sneltrein vlak achter de huidige Intercity's of verdwijnen zelfs alle Intercity's. De verbinding tussen de centrale stations van de 1^e en in de toekomst 5^e stad van Nederland dient een hogere kwaliteit te hebben. Tegelijkertijd ligt er een grote kans voor de verbetering van het Sprinter-product. Een deel van de Sprinters staat nu tot 10 minuten lang stil op station Weesp. Dit past niet bij een hoogwaardige OV-verbinding.

De focus per traject op óf verbetering van de Sprinters óf verbetering van de Intercity's miskent dat er sprake is van twee verschillende vervoermarkten: de stadsgewestelijke die vooral met hoogfrequente sprinterdiensten kan worden bediend, aangevuld met regionale sneltreinen, en een markt voor snelle verplaatsingen tussen stedelijke knooppunten en landsdelen per Intercity. Het miskent ook dat gezien de vervoervraag verbetering op alle 4 trajecten van de OV-SAAL-corridor nodig is.

Gelet op de nog te verwachten forse verstedelijking is op de OV-SAAL-corridor sprake van groei in beide markten. Als reizigers geen gebruik kunnen maken van een Intercity kunnen ze met de Sprinter reizen. Er zullen echter ook reizigers afhaken. Als Sprinters lang onderweg zijn, zullen er minder reizigers voor kiezen dan als er een hoogfrequent en snel product wordt geboden. Wij zijn daarom van mening dat niet alleen moet worden gekeken naar de netto reizigersgroei van de modellen, maar ook naar het aantal reizigers dat volgens de modellen zal afhaken door een te grote verslechtering van de dienstregeling en het aantal nieuwe reizigers dat niet voor het OV zal kiezen door de langere reistijd.

De reistijdeffecten voor de Intercity-reizigers die in model II afhankelijk worden van Sprinters lijken beperkt te blijven tot 5 tot 10 minuten. Doorgaande reizigers op deze

verbindingen krijgen echter te maken met grotere reistijdeffecten en met extra overstappen. Dit geldt bijvoorbeeld voor reizigers naar Alkmaar, Haarlem, Deventer en Zwolle. Een wenselijke insteek zou juist zijn de bestaande Intercity's niet meer te laten eindigen op Amsterdam Centraal, Almere Centrum en Amersfoort Centraal, maar door te laten rijden naar genoemde steden. Dan zouden voor doorgaande reizigers de reistijden juist korter worden in plaats van langer en verwachten wij door het vervallen van de huidige verplichte overstap meer reizigers.

Ad. g. Niet alle modellen zijn tijdig (voor 2030) realiseerbaar

Twee van de modellen (IA spits en IB) zijn niet rond 2028/2030 te realiseren omdat deze afhankelijk zijn van het nog te realiseren derde perron op Amsterdam Zuid. Realisatie van dit perron is vertraagd tot circa 2034. Model IA is om dezelfde reden alleen mogelijk met enkele kwaliteitsconcessies. Dit betekent dat bij een keuze voor één van deze modellen er waarschijnlijk een vervoersknelpunt zal zijn tussen 2030 en 2034.

Ad. h. Er is onzekerheid of voorgestelde modellen maakbaar zijn

Ook de nieuwe dienstregelingsmodellen bevatten aannames waarvan het risico reëel is dat deze in de praktijk anders zullen uitvallen. De voorgestelde dienstregelingen zijn onder meer afhankelijk van de implementatie van ERTMS, korte halteertijden en eenmensenbediening (dit betekent dat de conducteur geen rol heeft in het vertrekproces. De machinist bedient de deuren). Wij juichen korte halteertijden en eenmensenbediening toe omdat deze maatregelen leiden tot kortere reistijden voor de Sprinters. Maar het is niet ondenkbaar dat de ingeboekte tijdwinst van deze maatregelen de komende jaren niet volledig realiseerbaar is.

Een andere aanname in de modellen is dat na realisatie van het derde perron op Amsterdam Zuid gemengd gebruik van binnenlandse en buitenlandse treinen op het middenperron mogelijk is. Wij betwijfelen dit gezien de noodzaak om het perron af te sluiten voor vertrekkende Eurostar treinen. Ook vragen internationale treinen een langere halteertijd en is de verwachting dat het aantal internationale treinen de komende jaren nog sterk zal groeien.

Het risico is daarom groot dat bij verdere uitwerking zal blijken dat de voorgestelde dienstregelingsmodellen niet maakbaar zijn of pas op een later moment dan nu wordt voorzien kunnen worden gerealiseerd.

Ad. i. Toekomstvast oplossing vraagt meer en andere investeringen op de corridor

De mogelijke oplossingen die in beeld zijn voor een toekomstbestendige OV-ontsluiting van Almere en de Zuidoostflank van Amsterdam voor de lange termijn in het kader van Toekomstbeeld OV 2040 vragen andere maatregelen dan nu voorgesteld. Zo is het 7^e en

8^e spoor op station Weesp bij realisatie van de IJmeermetro mogelijk niet nodig. Als wordt gekozen voor het verder door ontwikkelen van de bestaande spoorcorridor dan is het nodig om het spoor op andere delen van het traject te verdubbelen (binnen Almere en rond Diemen Zuid) en is het mogelijk nodig een bypass voor Intercity's bij Weesp te realiseren (voetnoot: Gedacht kan worden aan een bypass ten noorden van Weesp langs de A1 inclusief een aquaduct bij Muiden conform het plan Noordlink dat NS enkele jaren geleden heeft gepresenteerd.). Een inhaling in Weesp van sprinters (en daarmee een 8 sporig Weesp) is dan niet meer nodig omdat deze op de viersporige baanvakken plaats vindt dan wel middels een parallelle railverbinding.

In alle onderzochte modellen blijft de opening van de Vechtbrug een knelpunt. Dit knelpunt wordt door het hogere aantal treinen alleen maar groter. Deze bottleneck kan alleen worden opgelost met grootschaliger ingrepen op deze locatie (voetnoot: Hogere Vechtbrug in combinatie met het verschuiven van station Weesp dan wel het ondergronds brengen van het spoor in Weesp) dan wel door het realiseren van genoemde bypass en/of realisatie van de IJmeermetro. Door nu te investeren in een oplossing die het knelpunt Vechtbrug in stand houdt komt een structurele oplossing niet dichterbij. Dit sluit ook niet aan bij de gemaakte keuzes bij de verbreding van de A1 waarbij juist gekozen is voor realisatie van een aquaduct vanwege de staande mastenroute en de overige recreatievaart.

Bijlage B: Toelichting advies bedieningsmodel PHS OV-SAAL-corridor

Ad 1. Optimaliseer huidige dienstregeling ("referentie-plus"), versnel realisatie lange termijn maatregelen en blijf daarbij vasthouden aan verbetering voor zowel Intercity's als Sprinters

Omdat de huidige voorgestelde dienstregelingsmodellen te grote nadelen hebben adviseren wij te onderzoeken of de huidige dienstregeling kan worden geoptimaliseerd tot een referentie-plus alternatief. Dit alternatief zou gebaseerd moeten zijn op de volgende uitgangspunten:

- Geen goederentreinen in de brede spits;
- Behoud twee keer per uur Intercity tussen Amsterdam Centraal en Almere Centrum / Amersfoort Centraal;
- Extra (spits)treinen tussen Amsterdam Zuid en Almere Centrum om de groei van het aantal reizigers op te vangen.

Wij adviseren u besluitvorming over lange termijn maatregelen uit het Toekomstbeeld OV 2040 te versnellen, bij de uitwerking te streven naar vergroting van het aandeel duurzame mobiliteit in de mobiliteitsmix en voor elk trajectdeel van de OV-SAAL-corridor de vervoervraag voorop te stellen. Die vraag is niet alleen een kwestie van capaciteit, maar ook van passende kwaliteit. Dit vraagt zowel investeringen in de markt voor het Intercity vervoer als in de markt voor het Sprinter vervoer.

Grootschalige uitbreidingen van de infrastructuur moeten rond 2030 worden opgeleverd. Het gaat daarbij zowel om toekomstige uitbreidingen van het OV tussen Almere en Amsterdam (IJmeermetro en/of spoorverdubbeling op de corridor inclusief een eventuele bypass voor Intercity's bij Weesp langs de A1) als om de Goederenroutering Oost-Nederland. Om dit mogelijk te maken moeten planstudies op korte termijn worden gestart vooruitlopend op overeenstemming tussen de overheden over de bekostiging van deze projecten.

Wij zouden graag zien dat dit er toe leidt dat er nog deze kabinetsperiode perspectief komt op het uiterlijk in 2035 realiseren van vier volwaardige Intercity's per uur tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal, tussen Hilversum en Amsterdam Zuid en tussen Almere Centrum en Amsterdam Zuid goed gespreid over het uur. Ook is bij deze besluitvorming perspectief nodig op het doorrijden van de Intercity's die nu eindigen op Amsterdam Centraal naar bestemmingen verder in Noord-Holland (Alkmaar, Haarlem). Daarnaast moeten in 2035 in onze ogen tenminste 6 snelle Sprinters per uur kunnen rijden die ook goed gespreid zijn over het uur en een verbinding met Intercity kwaliteit tussen Amsterdam Centraal en Amersfoort Centraal. Wij gaan er dus vanuit dat een vervoersaanbod wordt gerealiseerd met meer en snellere Sprinters en meer Intercity's dat

aansluit bij het oorspronkelijke beleidsvoornemen, dat qua capaciteit en kwaliteit past bij de vervoervraag en dat bijdraagt aan een vergroting van het aandeel van het openbaar vervoer in de totale mobiliteit.

Ad 2. Toets de aannames en maak inzichtelijk wat de terugvalscenario's zijn

Wij adviseren op basis van de eerste ervaringen met de Airport Sprinter een tussentijdse review van de aannames van de dienstregelingmodellen voor OV-SAAL te doen ten aanzien van korte halteertijden en eenmensbediening. In hoeverre kloppen deze aannames bij inzet van langere treinen en andere materieeltypes?

Een toets van de aannames voor de perroncapaciteit is ook noodzakelijk met name voor stations Amsterdam Zuid en Schiphol Airport. Is gemengd gebruik door internationale en binnenlandse treinen van het derde perron op Amsterdam Zuid wel mogelijk vanwege de afsluiting van dit perron voor Eurostar? Is de perroncapaciteit voldoende voor gemengd gebruik als internationale treinen een langere halteringstijd nodig hebben en/of een hogere frequentie krijgen?

Ook adviseren wij de aannames ten aanzien van woningbouw en realisatie van werklocaties binnen de corridor te toetsen en middels een gevoeligheidsanalyse in beeld te brengen wat de impact van wijzigingen in omvang, locatie en tempo van deze ontwikkelingen zijn voor de vervoervraag.

Tenslotte adviseren wij de aannames ten aanzien van de Intercity Berlijn te toetsen. In hoeverre is een maatwerktrein naar Amsterdam Centraal mogelijk (model II) en in hoeverre is het mogelijk in bepaalde seizoenen en in de spits een voor- of natrein te rijden (model referentie, referentie-plus, IA, IB en IA spits)? En welke consequenties heeft dat voor de overige treinen (paragraaf 4.1)?

Wij adviseren tevens inzichtelijk te maken wat de terugvalscenario's zijn indien aannames niet blijken te kloppen en hoe groot het risico is dat deze terugvalscenario's nodig zijn.

Ad 3. Ga door met onderzoek naar kleine slimme inframeetregelen en bereid versnelde uitrol ERTMS op aangrenzende baanvakken voor

In het rapport wordt geconcludeerd dat de oorspronkelijk voorgestelde dienstregeling (model F) zonder grote infrastructurele maatregelen zoals een nieuwe Schiphol spoortunnel niet mogelijk is. Tegelijk worden kleinere maatregelen niet op voorhand uitgesloten (paragraaf 3.1 blz. 8). Dergelijke kleine maatregelen kunnen tussen nu en 2030/35 wel eens noodzakelijk zijn om één van de huidige modellen of de door ons voorgestelde referentie-plus mogelijk te maken. Ook kunnen deze maatregelen, zoals bijvoorbeeld verbetering van de keervoorzieningen in Hoofddorp en Almere Centrum, ruimte bieden voor verdere groei of een robuustere dienstregeling faciliteren. Wij adviseren daarom deze maatregelen te blijven onderzoeken en te overwegen deze alsnog

door te voeren. Eén van de genoemde kleine maatregelen, de snelheidsverhoging rond Amsterdam Muiderpoort, moet in onze ogen meegenomen worden in het komende Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal als een no-regret maatregel.

De verdere uitrol van ERTMS op de toeleidende trajecten van OV-SAAL wordt in het rapport als een grote maatregel gezien. Wij constateren dat de uitrol van ERTMS op deze trajecten niet in het voorkeursbesluit ERTMS zit, maar in de toekomst wel voorzien is in volgende fases van de uitrol. Wij adviseren deze maatregel zoveel mogelijk voor te bereiden zodat realisatie alsnog kan worden vervroegd als dit nodig blijkt gezien de vervoergroei of indien aannames van de huidige dienstregelingmodellen tegenvallen.

Wij merken op dat in de rapportage niet duidelijk is in hoeverre de maximumsnelheid in de verschillende modellen wordt verhoogd in de spoorboog richting Almere. Dit is een mogelijke maatregel die kan bijdragen aan een meer robuuste dienstregeling.

Tenslotte is onduidelijk in hoeverre er sprake is van het saneren van wissels. Blz. 50 suggereert dat in model II aan de oostzijde van station Weesp wissels worden gesaneerd. Gezien de onzekere ontwikkeling van de vervoervraag en het belang van goede bijsturingmogelijkheden op zo'n druk baanvak adviseren wij deze wissels te laten liggen.

Ad 4. Ga in ieder geval tijdens de spits uit van vier treinen Almere Centrum-Hilversum per uur en behoud rechtstreekse verbinding Almere Poort - Hilversum

Gezien de groeiende vervoervraag en de gewenste kwaliteit van het aanbod voor reizigers is, in ieder geval in de spits, de komst van een 3^e en 4^e trein tussen Almere Centrum en Hilversum wenselijk. Wij adviseren dit als uitgangspunt te nemen en daarbij tenminste twee van deze treinen te laten stoppen op Almere Poort zodat reizigers niet hoeven om te reizen via Weesp.

In geen enkel model zit nu een 3^e en 4^e trein. In model IA en IB zijn reizigers tussen Almere Poort en Naarden-Bussum bovendien 16,5 respectievelijk 10 minuten langer onderweg dan vandaag omdat ze moeten omreizen via Weesp. Dit betekent meer dan een verdubbeling van de reistijd. Wij zijn daarom van mening dat een rechtstreekse verbinding moet blijven tussen Almere Poort en Hilversum.

In model IA is in de spits een 3^e en 4^e trein mogelijk, mits er op dat moment geen goederentreinen worden gepland. In model IB en II is dit niet mogelijk omdat de extra treinen conflicteren met de sneltrein uit Amsterdam Centraal respectievelijk met de Sprinter uit Amsterdam Centraal die niet stopt op Almere Muziekwijk. Het is onduidelijk in hoeverre de 3^e en 4^e trein in de huidige dienstregeling (de referentie) mogelijk zijn.

Mogelijk zijn extra treinen in model IB en model II toch inpasbaar zijn door de genoemde treinen uit Amsterdam Centraal in de spits niet te laten stoppen op Almere Poort of in plaats van de stop op Almere Poort te laten stoppen op Almere Muziekwijk. Voor reizigers

uit Almere Poort zijn er dan immers nog vier andere Sprinters per uur richting Weesp. In de referentie is mogelijk een vergelijkbare oplossing te vinden. Op deze manier kan de verbinding vanuit Almere naar Hilversum, en specifiek vanuit Almere Poort naar Hilversum worden verbeterd, terwijl de verbinding richting Weesp op een acceptabel niveau blijft.

Ad 5. Neem snelheidsverhoging Hanzelijn integraal mee en bied vier keer per uur verbinding Lelystad Centrum - Dronten - Kampen Zuid - Zwolle

Bij de doorrekening van de modellen is al rekening gehouden met snelheidsverhoging naar 160 km/uur tussen Almere Oostvaarders en Lelystad Centrum en naar 200 km/uur tussen Lelystad Centrum en Zwolle. Zonder deze snelheidsverhoging scoren de modellen slechter en is in een enkel geval zelfs wijziging van het landelijke bedieningsmodel nodig met mogelijk meer negatieve gevolgen (paragraaf 3.4). Voor de snelheidsverhoging zijn nog slechts kleine maatregelen nodig. Wij adviseren daarom deze snelheidsverhoging integraal mee te nemen binnen het project of zo mogelijk eerder te realiseren.

In alle modellen rijden net als nu 4 treinen per uur tussen Lelystad en Zwolle waarvan 2 treinen stoppen in Dronten en Kampen Zuid. Wij vinden het wenselijk dat Dronten en Kampen Zuid in de toekomst 4x per uur worden bediend. Dit kan door twee extra treinen te rijden tussen Lelystad en Zwolle. Wij adviseren hierover afspraken te maken in de nieuwe hoofdtrainconcessie 2025-2035. Indien per uur twee Intercity's Lelystad over gaan slaan om zo de reistijd naar de noordelijke provincies korter te maken zijn de twee extra treinen per uur in onze ogen noodzakelijk.

Ad 6. Maak gevolgen sluiting Amsterdam RAI inzichtelijk indien sluiting overwogen wordt (extra reistijd en impact dienstregeling bij evenementen)

In dienstregelingsmodel II stoppen geen treinen meer op station Amsterdam RAI, behoudens bij grote evenementen. Dit treft dagelijks 4000 reizigers. Voor een aantal van deze reizigers is de metro een alternatief, anderen zullen Duivendrecht of Amsterdam Zuid als instapstation kiezen (met bus, tram, metro of fiets als voortransport) en een ander deel zal niet meer voor het OV kiezen. Het rapport biedt geen inzicht in de reistijdeffecten voor de reizigers die nu gebruik maken van station Amsterdam RAI en wat de verwachte uitval is van deze specifieke groep reizigers. Wij hebben dit daarom niet kunnen meenemen in ons advies over model II. Mocht in het kader van Toekomstbeeld OV 2040 worden overwogen het station te sluiten dan zal eerst de impact hiervan beter in kaart moeten worden gebracht.

In de berekeningen is uitgegaan van bediening van Amsterdam RAI als evenementenhalte met een specifieke dienstregeling. Uit de rapportage wordt niet duidelijk welke dienstregeling in dat geval mogelijk is en of dit gepaard gaat met het dan niet meer stoppen op andere stations. Voor voldoende vervoercapaciteit lijkt ons een Intercity-bediening wenselijk. Bediening van RAI zou daarnaast niet ten koste mogen gaan van de

verbinding Weesp-Duivendrecht. Wij adviseren u eerst de mogelijkheden en effecten van het bedienen van Amsterdam RAI als evenementenhalte in kaart te brengen.

Ad 7. Optimaliseer de reistijd Zwolle-Amsterdam Centraal en Almere Centrum-Utrecht Overvecht

Hoewel wij geen voorstander zijn van één van de voorgestelde modellen zien wij in model II wel twee aandachtspunten die mogelijk ook van belang zijn bij de zoektocht naar een alternatieve oplossing.

Waar in model IA en IB de reistijd Zwolle-Amsterdam Centraal afneemt van nu 65 minuten naar 55 tot 57 minuten neemt deze in model II juist toe tot 71 minuten. Dit kost blijkens bijlage E veel reizigers. De langere reistijd komt omdat in dit model tussen Almere Centrum en Amsterdam Centraal geen Intercity's rijden en de overstap in Almere Centrum langer wordt omdat na aankomst vanuit Zwolle eerst de Sprinter naar Hilversum en Utrecht vertrekt. Dit laatste knelpunt kan mogelijk worden opgelost door de Sprinter naar Hilversum en de goederentreinen Weesp-Hilversum een kwartier later te rijden.

Ook valt op dat in model II station Utrecht Overvecht niet wordt bediend door de sneltreinen Almere Centrum-Utrecht Centraal terwijl dit momenteel juist een populair station is voor reizigers van deze trein.

Ad 8. Behoud het investeringsbedrag voor de corridor

In het verleden is spoorverdubbeling in Almere op de lange baan geschoven en is bezuinigd op het budget voor de middellange termijn maatregelen OV-SAAL. Deze keuzes maken dat er nu voor 2030 nog geen passende oplossing is. Indien u ons advies overneemt of kiest voor dienstregelingsmodel II zijn de knelpunten nog niet opgelost. Wij adviseren daarom in dat geval het resterende budget van 132 miljoen euro (als gevolg van het niet uitbreiden van station Weesp) te behouden voor de corridor en dit voor 2030 te investeren in no-regret maatregelen. U zou dit budget bijvoorbeeld kunnen inzetten voor het alsnog realiseren van het 10^e doorgaande perronspoor op Amsterdam Centraal. Dan ontstaat mogelijk ruimte een betere oplossing voor de korte termijn voor OV-SAAL-corridor en ruimte voor extra treinen tussen Amsterdam Centraal en Haarlem en de kop van Noord-Holland. Het budget zou ook kunnen worden gebruikt voor viersporigheid op één van de stations in Almere (bijvoorbeeld Almere Poort) ten behoeve van extra capaciteit en meer ruimte voor bijsturing, als eerste stap naar een grotere spooruitbreiding binnen Almere, die noodzakelijk en onvermijdelijk is.