

Antwoordbrief advies bedieningsmodellen OV SAAL

Datum: 4 augustus 2020

Kenmerk: IenW/BSK-2020/127893

Betreft: Reactie op advies OV SAAL

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Op 3 juli heeft u het ministerie van IenW op ons verzoek een advies gestuurd over de vier treindienstmodellen OV SAAL zoals opgenomen in het rapport vervolganalyse bedieningsmodel OV SAAL. Allereerst wil ik u hartelijk danken voor dit advies. In uw advies geeft u een analyse van de modellen en geeft u een achttal adviezen waarop ik hieronder in zal gaan.

Optimaliseer huidige dienstregeling, versnel realisatie LT

U adviseert te onderzoeken of de huidige dienstregeling kan worden geoptimaliseerd. Daarnaast adviseert u de besluitvorming over lange termijn maatregelen te versnellen zodat er op korte termijn perspectief wordt geboden voor de vergroting van het OV in de totale mobiliteit.

De optimalisatie tot een hoogfrequente dienstregeling heeft geleid tot de vier treindienstmodellen zoals opgenomen in het rapport. Betrokken partijen zien geen andere optimalisaties gegeven de kaders van het Programma hoogfrequent spoorvervoer en de overige ontwikkelingen op het treinnetwerk. Ik ben met u eens dat het van belang is de keuze tot 2030 te plaatsen in de context en doorontwikkeling in het kader van het Toekomstbeeld OV 2040. Dat is ook precies wat er is gedaan in deze studie.

Het proces van het Toekomstbeeld OV 2040 verloopt voorspoedig en in goed overleg met betrokken partijen. De verwachting is dat partijen dit najaar een gezamenlijke Ontwikkelagenda kunnen vaststellen.

Toets de aannames en maak inzichtelijk wat de terugvalscenario's zijn

In de verdere uitwerking van het treindienstmodel OV SAAL worden de gehanteerde aannames gehard. Waar nodig worden terugvalopties in kaart gebracht.

Onderzoek naar kleine slimme inframaatregelen en versnelde uitrol ERTMS.

In overleg met ProRail en de vervoerder wordt bezien in hoeverre kleine inframaatregelen doeltreffend zijn. Onderzoek naar kleine maatregelen voor de uitvoering van het

programma hoogfrequent spoorvervoer en de doorontwikkeling naar Toekomstbeeld OV zullen uiteraard worden voortgezet.

Voor OV SAAL wordt enkel voorbereid gebouwd op de realisatie van ERTMS zoals voorzien voor de corridor. Er wordt in het kader van PHS geen rekening gehouden met ERTMS op toeleidende baanvakken, omdat deze niet voorzien zijn voor 2030.

Vier spitstreinen Almere Centrum-Hilversum.

In de modellen is sprake van twee Gooiboogtreinen per uur. Zoals in het rapport beschreven, vergt het zeer grote investeringen om het aantal Gooiboogtreinen te verhogen en dat is binnen de kaders van PHS/OV SAAL niet haalbaar.

Snelheidsverhoging Hanzelijn integraal mee verbinding Lelystad-Zwolle

In lijn met de landelijke modellen van Toekomstbeeld OV 2030 is in de SAAL-lijnvoeringen rekening gehouden met een IC-stop in Lelystad. Voor de inpassing van deze stop en aansluiting in Zwolle is voorwaarde 160 km/uur tussen Almere Oostervaarders - Lelystad en 200 km/uur tussen Lelystad - Zwolle. De benodigde inframeatregelen voor deze snelheidsverhoging vormen geen onderdeel van de scope van PHS. Een IC-stop in Lelystad zonder snelheidsaanpassingen vereist wijziging van de landelijke bedieningsmodellen. In uw advies adviseert u een verhoging van het aantal treinen tussen Lelystad en Kampen Zuid. Dat is een advies die niet in het kader van OV SAAL past. Uw advies hieromtrent heb ik neergelegd bij de betrokkenen bij het Toekomstbeeld OV.

Amsterdam RAI

Wanneer gekozen wordt voor model II betekent dit niet automatisch een keuze om Amsterdam RAI te sluiten, dan wel te bedienen als evenementenhalte. In de verdere studie naar het treindienstmodel zal gezocht worden naar optimalisaties, zoals bediening van de halte. Hierbij zullen de voor- en nadelen tegen elkaar worden afgewogen om uiteindelijk tot een gebalanceerd en gedragen besluit te kunnen komen.

Optimaliseer Zwolle-Amsterdam

Voor model II geldt dat de karakteristiek is dat er een keuze is gemaakt om hoogfrequent intercity's naar Amsterdam Zuid te laten rijden en een hoogfrequente sprinterdienst aan te bieden naar Amsterdam Centraal. Zoals bij elke wijziging van de dienstregeling is er ook hier sprake van plussen en minnen voor reistijd. Het merendeel van de reizigers heeft minder reistijd of een betere aansluiting, maar er zijn ook reizigers voor wie de reistijd verslechterd. Uit de studie komt naar voren dat 70.000 reizigers per dag een voordeel

halen uit model II en 1000 à 2000 reizigers per dag een nadelig effect ondervinden. Uiteraard zal in de verdere uitwerking gezien worden welke optimalisaties mogelijk zijn.

Behoud het investeringsbedrag voor de corridor

Mocht het gereserveerde budget voor OV SAAL niet volledig noodzakelijk zijn voor de realisatie van de benodigde maatregelen voor het treindienstmodel, dan is het uitgangspunt dat het budget beschikbaar blijft binnen PHS. Het is niet voorzien om de maatregelen te treffen op de OV SAAL corridor zoals door u genoemd. Binnen PHS zijn er voldoende uitdagingen om mogelijk resterend budget te besteden.

Rest mij u nogmaals te bedanken voor de inzet die u op korte termijn geleverd heeft om te komen tot uw uitgebreide en inhoudelijk goed onderbouwde advies. Dit helpt ons om in de besluitvorming de juiste afweging te maken en de volledigheid van onze informatie te toetsen.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink