



Schriftelijke statenvragen van de Statenfractie van de Partij voor de Dieren over de ontwikkelingen van het spoor, ingediend op 13 oktober 2020, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 3 november 2020 (2694491).

1. *In uw mededeling van 6 oktober 2020 over OV-SAAL stelt u eerst: "met de dienstregeling die hoort bij Model II wordt een stevige stap gezet naar hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL'-corridor." Verderop stelt u: "Provincie Flevoland is zeer teleurgesteld dat in dit model minder treinen rijden dan in 2013 was afgesproken (16 treinen in plaats van 18 treinen), dat het aantal richting Utrecht niet uitbreidt en dat het patroon minder gelijkmatig is dan bij 'spoorboekloos reizen' verwacht mag worden: de treinen liggen minder gelijkmatig over het uur gespreid." Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat hier geen sprake is van een stevige stap vooruit, maar meer van een stagnatie van de ontwikkelingen op het spoor? Zo ja, wat gaat u hieraan doen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Nee, ondanks onze teleurstelling is er gelukkig geen sprake van stagnatie maar van een ontwikkeling in de goede richting, we gaan immers van 12 naar 16 treinen per uur. Met deze stap is er ruimte voor toekomstige groei van reizigers en goederen op het spoor.

We doen dit om de woningbouwopgave in Flevoland te ondersteunen en het groeiend aantal reizigers op te vangen. Het belang van Amsterdam-Zuid als belangrijke toegangspoort om de hoofdstad te bezoeken neemt toe. Vanaf Amsterdam-Zuid kunnen reizigers via tram, bus of metro makkelijk en snel in de binnenstad of bijvoorbeeld instellingen zoals ziekenhuizen te komen.

In het nieuwe dienstregelingsmodel rijden intercity's vaker vanuit Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Zuid en sprinters vaker van Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Centraal. De vertrouwde treinreis naar Amsterdam zal hiermee voor een aantal mensen veranderen. Vanaf 2029 rijden de intercity's tussen Flevoland en Amsterdam en tussen Amersfoort en Amsterdam naar Amsterdam Zuid. Vanuit Amsterdam Zuid kunnen reizigers verder reizen met de snelle Noord/Zuidlijn of met een sprinter naar Amsterdam Centraal.

De reistijd van deur tot deur wordt voor het overgrote deel van de reizigers korter en de overstaptijd neemt af. Voor een klein deel van de reizigers zal de reistijd langer worden. De komende jaren zal worden onderzocht of dat kan worden voorkomen.

2. *Op dit moment is het spoor tussen Almere en de regio Amsterdam al zwaar overbelast en zijn maatregelen op de korte termijn nodig. 2029 is daardoor veel te laat. Tegen die tijd zijn er hoogstwaarschijnlijk veel verdergaande maatregelen nodig. Ben u dit met ons eens? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Uit de studie voor OV SAAL blijkt dat het aantal treinen in Model II voldoende is om de reizigersaantallen te vervoeren die tot 2030 worden verwacht. Net als in het hele openbaar vervoer zien we op deze verbinding in de ochtendspits een piek in het reizigersaanbod (hyperspits). Vanwege het Corona-virus zijn de reizigersaantallen sterk verminderd. Het is nog onbekend wanneer deze aantallen weer op het niveau 2019 liggen. Positief is dat in deze periode meer afspraken komen met bedrijven en onderwijsinstellingen over het spreiden van het reizigersaanbod. Hierdoor vlakkt de ochtendspits af en hebben meer reizigers een zitplaats.

De relatieve snelheid om Model II te kunnen introduceren (2029, de andere modellen pas na 2035) en daarmee de capaciteit uit te breiden, was voor Gedeputeerde Staten een overweging om dit model te aanvaarden als de beste optie op dit moment.

3. *Ook de verbinding tussen Lelystad/Almere en Utrecht is op dit moment ver beneden peil, zowel qua frequentie als snelheid. In 2029 lijkt hierin niets te gaan verbeteren. Bent u het met ons eens dat dit totaal onacceptabel is en er zo spoedig mogelijk een sneltrein/Intercity naar Utrecht dient te komen, die concurrerend is met de verbinding per auto op dat traject? Zo nee, waarom niet?*



PROVINCIE FLEVOLAND

Antwoord: Het college hecht grote waarde aan een betere OV-verbinding met Utrecht. Deze vraag is dan ook expliciet gesteld aan het begin van het onderzoek. Helaas is gebleken dat meer of snellere treinen naar Utrecht niet mogelijk zijn op korte termijn, door conflicten met goederentreinen op de Gooilijn. Wel is afgesproken dat binnen het kader van OV SAAL gekeken wordt naar optimalisaties, onder andere op deze corridor.

Reizigers kunnen 2 x per uur ook de reis via Amsterdam Zuid maken. Dat is 5 minuten langzamer maar wel met IC-materieel.

4. *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het helemaal schrappen van Intercity's naar Amsterdam Centraal, i.p.v. het oorspronkelijk geplande 4x per uur, onacceptabel is en de toegenomen reistijd en het ongemak mensen weer de auto in zullen jagen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Nee, hoewel wij het jammer vinden dat de IC's Almere - Amsterdam Centraal niet mogelijk zijn binnen Model II zien wij meerwaarde in het splitsen van stedelijk/regionale en nationale vervoerstromen. Op die manier kan het spoor beter worden benut. Dit principe sluit aan bij ons Regionaal OV Toekomstbeeld en de bereikbaarheidsstrategie van de MRA.

Model II biedt ruimte voor 6 rechtstreekse sprinters naar Amsterdam Centraal.

Om snel in de binnenstad van Amsterdam te komen zullen de reizigers in de toekomst sneller kiezen voor de route via Amsterdam Zuid. Op dit moment is een reis van Almere Centraal naar het Leidseplein via Amsterdam Zuid of via Amsterdam Centraal net zo lang. Straks wordt de route via Amsterdam Zuid 2 minuten sneller dan nu en de route via Amsterdam Centraal 5 minuten langzamer dan nu.

5. *Mist u net als de Partij voor de Dieren een echte langetermijnvisie van dit kabinet op de toekomst van het OV in het algemeen en het spoor in het bijzonder voor deze regio (Flevoland, Amsterdam, Utrecht)? Zo nee, waarom niet? Zo ja, gaat u hier bij de minister op aandringen?*

Antwoord: Nee, het rijk werkt samen met de Regio's en de spoorsector aan een Landelijk OV Toekomstbeeld 2040 (LOVT). Een traject waaraan de afgelopen twee jaar intensief is gewerkt ook met inbreng vanuit onze regio. Het in november 2019 vastgestelde Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 van de provincies Flevoland en Noord-Holland is ingebracht in dit toekomstbeeld. Het LOVT is geen optelsom van alle regionale wensen. Daarvoor zijn de wensen te talrijk, het spoorstelsel te complex en de financiële middelen te beperkt.

Op 4 november 2020 staat dit landelijk toekomstbeeld op de agenda van de 'landsdelige OV en Spoortafels'.

Aanpassingen op het spoor zijn zeer kostbaar en vergen vaak miljarden euro's. Daarom zal het Rijk met de regio's een ontwikkelagenda maken daarbij wordt ook gekeken naar co-financiering door andere partijen en mogelijk door het Nationaal Groeifonds.

Ook in het project OV SAAL is onderkend dat de ruimtelijke economische ontwikkeling niet stil staat. De MRA groeit fors door ook na 2030 qua aantallen woningen, inwoners en arbeidsplaatsen. Er is behoefte om ontwikkelingen van het treinproduct en de bijbehorende infrastructuur in de diverse tijdsperiodes te zien, zodat er stap voor stap aan verbeteringen van de treindienst (personen en goederen) en maatregelen wordt gewerkt. Dit doen we onder andere in gezamenlijke onderzoeken voor Amsterdam Bay Area en de Bereikbaarheidsstrategie van de MRA.

6. *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het onverteerbaar is dat het spoor niet dezelfde aandacht, urgentie en financiële middelen krijgt als het autoverkeer, wat ertoe leidt dat het autoverkeer kan blijven groeien en het spoor stagneert? Zo ja, wat gaat u hiertegen doen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Wij bepleiten een gebalanceerd mobiliteitsaanbod. Het OV, de fiets en de auto vullen elkaar aan. Het Rijk is verantwoordelijk voor de investeringen in het landelijk spoornetwerk en de rijkswegen. De provincie heeft een taak in het onderlinge wegennet en de regionale OV-concessies. Samen met het Rijk en de gemeenten stemmen we de beleidsvoornemens en het (OV) aanbod op elkaar af.



PROVINCIE FLEVOLAND

Vanzelfsprekend voeren wij bij herhaling het pleidooi om te investeren in OV-oplossingen als bijvoorbeeld OV-SAAL, de IJmeerverbinding, een frequentere en snellere verbinding met Utrecht en ook met het Noord- en Oost-Nederland. Dit doen we o.a. binnen het traject Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB: project van Rijk met MRA-regio), in projectgerichte overleggen over bijvoorbeeld OV SAAL en bij de besluitvorming over het Landelijk OV Toekomstbeeld. Wij dringen bij het Rijk aan op urgentie en investeren. Niet voor niets hebben wij een Regionaal OV-Toekomstbeeld gemaakt en dat ingebracht in het traject voor het Landelijk OV Toekomstbeeld.

7. *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat dit gebrek aan aandacht, urgentie en financiële middelen ook niet bijdraagt aan onze gezamenlijke doelstellingen op het gebied van het klimaat, de stikstof en luchtkwaliteit? Zo ja, wat gaat u hiermee doen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Zie ook ons antwoord bij 6. Daarnaast zet de provincie zich samen met andere partijen in voor duurzame mobiliteit (RMP: Regionaal Mobiliteitsprogramma).

8. *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het onacceptabel is dat het Rijk haar oorspronkelijke afspraken en ambities op OV-SAAL niet nakomt en dat deze alsnog onverkort uitgevoerd zouden moeten worden? Zo ja, hoe gaat u dit overbrengen aan het Rijk? Zo, nee waarom niet?*

Antwoord: Het eerder beoogde dienstregelingsmodel uit 2013 bleek niet maakbaar. Dit wordt grotendeels veroorzaakt doordat in het kader van veiligheid en hogere punctualiteit van de dienstregeling ProRail uitgaat van ruimere plannormen. Daarnaast is gebleken dat de samenloop tussen goederen- en reizigerstreinen grotere conflicten oplevert dan in 2013 is aangenomen. Aanpassingen om de beoogde dienstregeling uit 2013 mogelijk te maken, zouden enorme infra-investeringen vragen die niet passen binnen het financieel kader en de doorlooptijd van PHS.

9. *Bent u het met ons eens dat alleen een (gedeeltelijke) verdubbeling van het spoor een echte oplossing voor de langere termijn is, als we onze doelstellingen op het gebied van groei van het OV en daarmee klimaat, stikstof en luchtkwaliteit willen halen? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Nee, verdere groei van het OV is het meest gebaat bij de ontvlechting van de regionale en nationale vervoerstromen in de MRA regio. Dit beeld wordt bevestigd door de verschillende MIRT onderzoeken in het kader van het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Een goede volgende stap is de realisatie van de IJmeerverbinding. Voor veel mensen kan deze verbinding een goed alternatief bieden voor de trein via de Hollandse Brug. De vrijkomende ruimte kan dan gebruikt worden voor meer en snellere treinen naar bijvoorbeeld het noorden en oosten en biedt kansen voor de Lelylijn.

10. *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat de tijd van pappen en nathouden en zachtjes lobbyen voorbij is en nu stevige actie richting het rijk nodig is? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Rijk, regio en spoorse partijen zijn na ruim een jaar samenwerken gekomen tot deze oplossing. Uit het onderzoek OV SAAL is gebleken dat de best haalbare oplossing is, binnen de beschikbare middelen en op de kortst mogelijke termijn. De samenwerking richting vervolgstappen loopt al, onder andere in het MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area. We zijn er van overtuigd dat een open en transparante samenwerking met rijk en regio uiteindelijk het meeste oplevert voor Almere en de overige betrokken partijen.