



Onderwerp

Resultaten maakbaarheidstoets OV-SAAL

Kern mededeling:

Door ProRail is een maakbaarheidstoets OV-SAAL uitgevoerd om in beeld te brengen of het beoogde treinbedieningsmodel ook daadwerkelijk kan rijden op de beoogde spoorinfrastructuur. De maakbaarheidstoets geeft aan dat dit niet kan. Daarom hebben Rijk en Regio vervolgafspraken gemaakt om te onderzoeken welke andere treinbedieningsmodellen met een vergelijkbare kwaliteit wel mogelijk zijn. Hierbij blijven ambitie en planning ongewijzigd.

Mededeling:

In 2013 zijn door Rijk en Regio afspraken gemaakt in het kader van OV-SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad) over spoorboekloos rijden (elke 10 minuten een trein) op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Recent is door ProRail een maakbaarheidstoets voor de corridor OV SAAL opgeleverd aan het ministerie van IenW. Een maakbaarheidstoets geeft inzicht of gegeven de voorziene infrastructuur de beoogde dienstregeling kan worden gereden. Hieruit is duidelijk geworden dat de gewenste dienstregeling op de SAAL-corridor voorsnag niet maakbaar is. De maakbaarheidsissues worden vooral veroorzaakt doordat ProRail inmiddels anders omgaat met plannormen naar aanleiding van het zogenaamde Singelgracht-ongeval in Amsterdam en andere praktijkervaringen. Daarnaast is gebleken dat de samenloop tussen goederen- en reizigerstreinen op het tracé grotere conflicten oplevert dan in 2013 is aangenomen. Door Rijk en regio is afgesproken om samen, met vervoerders en ProRail, de opties om wel tot een maakbare dienstregeling te komen in beeld worden gebracht. Het streven is eind 2019 tot een besluit te kunnen komen over een aangepaste beoogde dienstregeling en de infrastructurele maatregelen; het uitgangspunt hierbij is hoogfrequent spoorvervoer op de OV SAAL-corridor. Omdat het Rijk de planstudie voor de aanpassing van station Weesp in de tussentijd doorzet, leidt dit voorsnag niet tot vertraging.

GS gaat er voorsnag vanuit dat het Rijk stuurt op het mogelijk maken van hoogfrequent spoorvervoer in de SAAL-corridor per 2028 en ook haar verantwoordelijkheid neemt om de hiervoor benodigde investeringen te doen.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB
Toelichting op resultaten maakbaarheidstoets OV-SAAL	2414353	ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB
n.v.t.		

Registratienummer

2414355

Datum

14 mei 2019

Auteur

R. van Leusden

Afdeling/Bureau

S&B/Mobiliteit

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Fackeldey, J.

Ter kennisname aan PS en
burgerleden



Datum
24 april 2019

Aan
Provinciale Staten

Afdeling
S&B

Van
R. van Leusden

Doorkiesnummer
06-11462254

Betreft
Toelichting op resultaten maakbaarheidstoets OV-SAAL

Registratienummer:
2414353



Afschrift

Opmerkingen

Inleiding

In 2013 zijn Rijk en regio afspraken gemaakt over een nieuw toekomstige treinbedieningsmodel dat moet gaan rijden tussen Flevoland, het Gooi en de regio Amsterdam: OV-SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad). Deze afspraken omvatten pakketten voor de korte, middellange en lange termijn. De korte termijn is uitgevoerd en maakt het mogelijk om extra treinen tussen Almere en Amsterdam CS te rijden. Het middellange termijn pakket (MLT) bestaat uit een aantal investeringen in het spoor waarvan een deel al is uitgevoerd (o.a. de 4-sporigheid tussen Schiphol en Duivendrecht) en een deel waarover nog besluitvorming over de exacte variant moet plaatsvinden. Nog uit te voeren zijn de uitbreiding van station Weesp van 6 naar 8 sporen en het realiseren van het nieuwe treinbeveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management system) waardoor treinen dichter achter elkaar aan kunnen rijden. Omdat sinds 2013 diverse uitgangspunten zijn veranderd, is door ProRail in opdracht van het ministerie van IenW een Maakbaarheidstoets OV-SAAL uitgevoerd om te verifiëren of na het uitvoeren van alle geplande investeringen het beoogde treinbedieningsmodel kan rijden.

Conclusie maakbaarheidstoets

Een maakbaarheidstoets levert het inzicht of gegeven de voorziene infrastructuur, de beoogde dienstregeling kan worden gereden. Uit de maakbaarheidstoets OV-SAAL is duidelijk geworden dat de gewenste dienstregeling op de SAAL-corridor vooralsnog niet maakbaar is. De maakbaarheidsissues worden vooral veroorzaakt doordat ProRail inmiddels anders omgaat met plannormen. Deze heeft ProRail aangescherpt naar aanleiding van het zogenaamde Singelgracht-ongeval in Amsterdam en diverse praktijkervaringen. Daarnaast is gebleken dat de samenloop tussen goederen- en reizigerstreinen grotere conflicten oplevert dan in 2013 is aangenomen.

Toelichting op resultaten maakbaarheidstoets

In de maakbaarheidstoets heeft ProRail twee vragen onderzocht:

1. Doet de invoering van ERTMS¹ tussen Schiphol en Lelystad wat ervan werd verwacht bij het maken van bestuurlijke afspraken in 2013?
2. Is het destijds beoogde treindienstmodel voor OV-SAAL ("Variant F") te rijden na afronding van alle werkzaamheden van OV-SAAL? Voor SAAL betekent dit een treindienst met elke 10 minuten een Intercity en een Sprinter op de SAAL-corridor, 4 Intercity's per uur vanuit Flevoland naar

¹ European Rail Traffic Management System; het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem dat ook in Nederland het huidige beveiligingssysteem moet gaan vervangen. Dit systeem maakt het mogelijk om treinen dichter op elkaar te laten rijden.

Amsterdam Centraal en ieder half uur een Sprinter van/naar de Gooilijn in combinatie met maatwerk goederenverkeer².

Het antwoord op de eerste vraag is JA. Het genuanceerde antwoord is dat ERTMS niet helemaal aan de oorspronkelijke prestaties voldoet, maar dat nog verbeteringen mogelijk zijn, waardoor alsnog het beoogde effect wordt bereikt. Verder wordt aangegeven dat er diverse maatregelen in de operationele sfeer noodzakelijk zijn. Alle treinen moeten veel strakker remmen om dit mogelijk te maken en zowel het halteer- als keerproces moeten verkort worden. Of deze maatregelen haalbaar zijn, staat nog niet vast.

Het antwoord op de tweede vraag is echter duidelijk NEE, dat is niet mogelijk. De oorzaken hiervan zijn:

- De Thalys mag vanwege de korte opvolgtijden in de Schipholtunnel niet langer dan 2 minuten halteren op station Schiphol. Uit de praktijk blijkt dat de Thalys hier 3 minuten over doet (smalle deuren, veel reizigers met koffers). Daardoor kunnen niet voldoende treinen worden afgewikkeld op Schiphol.
- Er zijn op station Schiphol geen dienstregelingen af te wikkelen die gebaseerd zijn op elke 10 minuten een trein. Dit ligt vooral aan de baanvakken naar Schiphol toe (Schiphol – Leiden en Schiphol – Amsterdam Centraal). Op deze baanvakken wordt geen ERTMS aangebracht, terwijl dit wel nodig is om treinen zo dicht op elkaar te laten rijden. Dit geldt ook voor het baanvak Amsterdam Centraal – Weesp.
- De treinen kunnen tussen Hoofddorp en Leiden niet elke 10 minuten rijden omdat Intercity's en Sprinters elkaar niet kunnen inhalen en elkaar dan teveel in de weg zitten.
- Het opstel terrein bij station Hoofddorp heeft onvoldoende capaciteit om zoveel kerende treinen te verwerken. Dit geldt ook voor de keerspooren van station Almere Centrum.
- Als er een goederentrein langs Weesp rijdt, dan moeten 2 à 3 personentreinen uitvallen (en dan ook de ritten die deze treinen in de andere richting zouden maken), omdat er standaard geen ruimte in de dienstregeling zit voor goederentreinen. De negatieve impact van het rijden van goederentreinen op de reizigersdienst is daarmee veel groter dan eerder was verondersteld. Dit gebeurt naar verwachting in 2030 ongeveer 10 keer per dag.

Vervolgproces

Omdat het niet mogelijk is (zowel qua planning als ook qua budget) om nog voor 2028 nieuwe grootschalige investeringen in OV-SAAL door te voeren, dient de oplossing voor de maakbaarheid gezocht te worden in een andere dienstregeling met vergelijkbare kwaliteit voor de reiziger al of niet in combinatie met aanvullende kleine investeringen. Hierbij denkt ProRail bijvoorbeeld aan een dienstregeling met andere routes en niet precies elke 10 minuten een trein, maar wel hoge frequenties.

In overleg met de Staatssecretaris is afgesproken dat samen met de regio, vervoerders en ProRail de opties om wel tot een maakbare dienstregeling te komen in beeld worden gebracht. Het streven is eind 2019 tot een besluit te kunnen komen over een aangepaste beoogde dienstregeling en de infrastructurele maatregelen. Het uitgangspunt hierbij is hoogfrequent spoorvervoer op de OV SAAL-corridor. Omdat het Rijk de planstudie voor de aanpassing van station Weesp in de tussentijd doorzet, leidt dit vooralsnog niet tot vertraging.

² Maatwerk betekent dat enkele keren per dag de dienstregeling aangepast kan worden om een goederentrein te kunnen laten rijden. Deze goederentrein is niet standaard ingepland in de dienstregeling.