

GEMEENTE HILVERSUM
POSTBUS 9900
1201 GM HILVERSUM

BEZOEKADRES:
RAADHUIS
DUDOKPARK 1
TELEFOONNUMMER: 14 035
WWW.HILVERSUM.NL

Aan de gemeenteraad
cc. college van B&W
cc. pers

DATUM 8 oktober 2020
ZAAKNUMMER 705939
BEHANDELD A.E.M. Fennis
DOOR
TELEFOON (035) 629 2138
UW KENMERK
BIJLAGEN 3
BETREFT Raadsinformatiebrief over het OV SAAL besluit

Geachte dames en heren,

Hierbij sturen wij u een raadsinformatiebrief van de regio door over het OV SAAL besluit met consequenties voor de bediening van de Gooicorridor per dienstregelingsjaar 2029.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

D. Emmer

P.I. Broertjes



Datum **8 oktober 2020**
Kenmerk
Inlichtingen **Rowena Kuijper**
Telefoon **(035) 6926444**
Onderwerp **Dienstregeling Gooicorridor
vanaf dienstregelingsjaar 2029
irt besluitvorming OV SAAL**

Gemeenteraden
Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum,
Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren

Bijlagen:
-Brief naar de Kamer
- Besluittekst afspraken OV
SAAL

Geachte raadsleden,

Graag informeer ik u over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden op 28 september jl. door het Rijk over de bediening van de SAAL corridor (treincorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). Deze dienstregeling heeft effect op de dienstregeling op de Gooicorridor per dienstregelingsjaar 2029. De Kamer is hierover vandaag geïnformeerd, deze brief is bijgevoegd.

OV SAAL besluitvorming

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van het Rijk is voor zes treincorridors in het land gekeken hoe de frequentie verhoogd kan worden tot 6 intercity treinen per uur. Dat geldt ook voor de SAAL corridor. In april 2019 is gebleken dat het beoogde hoogfrequente dienstregelingsmodel voor OV SAAL niet maakbaar is (dwz ruimte is voor aanleg) binnen de eerder door het Rijk opgestelde kaders van PHS. Daarom is in opdracht van het Rijk verder gezocht naar een maakbaar hoogfrequent dienstregelingsmodel. De meest haalbare variant (ook wel S-baan variant genoemd) die maakbaar is bevat een innovatief vervoersconcept waarbij sprinters en intercity's deels gescheiden worden. Voor deze variant is op 28 september jl. gekozen. Het nieuwe dienstregelingsmodel moet per dienstregelingsjaar 2029 rijden.

In dit nieuwe model rijden intercity's hoogfrequent vanuit Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Zuid en sprinters hoogfrequent van Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Centraal. Hierdoor hoeven intercity's de sprinters niet in te halen en zijn de verschillen in rijdsnelheid op het spoor kleiner. Het aantal treinen op het spoor kan hierdoor worden vergroot (m.n. vanuit Flevoland) en daarmee ook het aantal zitplaatsen.

Ook wordt de deur-tot-deur reis voor het overgrote deel van de reizigers korter. Voor slechts een kleine groep is sprake van een langere reistijd. Door deze keuze is er geen spooruitbreiding nodig bij Weesp en ook het station van Weesp hoeft niet grootschalig te worden verbouwd.

Deze tekst in deze brief is met zorg samengesteld. Soms staan in de brief links naar externe websites. Regio Gooi en Vechtstreek is niet verantwoordelijk of aansprakelijk voor de inhoud van deze websites. Lees ook onze [privacyverklaring](#).

Het uitgangspunt voor het gekozen bedieningsmodel is de volgende dienstregeling te rijden op werkdagen per uur tussen 7.00-20.00uur:

- 4 IC's Flevoland – Schiphol (via Amsterdam Zuid)
- 4 sneltreinen Flevoland – Schiphol (via Amsterdam Zuid)
- 4 IC's Schiphol – Hilversum (via Amsterdam Zuid)
- 6 sprinters Almere – Amsterdam Centraal
- 4 sprinters Hilversum/Gooi - Amsterdam Centraal
- 2 sprinters Utrecht – Hilversum – Almere
- 2 goederenpaden Kijfhoek – Bentheim en maatwerk Amsterdam Centraal – Bentheim

Consequenties voor de Gooicorridor

Intercity treinen Gooicorridor

Deze ontwikkelingen betekenen voor Gooicorridor dat per dienstregelingsjaar 2029 2 extra intercity treinen gaan rijden tussen Hilversum en Amsterdam Zuid en Schiphol (daarmee in totaal 4 per uur), echter dat de huidige Intercityverbinding tussen Hilversum en Amsterdam Centraal komt te vervallen. Afhankelijk waar de eindbestemming van de reiziger is in Amsterdam kunnen reizigers in plaats van reizen via Amsterdam Centraal gaan reizen via Amsterdam Zuid. Daar kan men overstappen op de metroverbinding Noord-Zuidlijn en snel op veel locaties in Amsterdam arriveren. Dit geldt echter niet voor reizigers met bestemming verder dan Amsterdam Centraal.

Sprintertreinen Gooicorridor

Vanwege verkortere wachttijd van treinen op Weesp zal de reistijd vanaf de sprinterstations in onze regio richting zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Zuid per dienstregelingsjaar 2029 sneller zijn in vergelijking tot nu. Wel is het zo dat reizigers met bestemming Diemen Zuid, Duivendrecht, RAI, Amsterdam Zuid en Schiphol altijd moeten overstappen op Weesp, wat op hetzelfde perron kan en zonder extra reistijd.

Reizigers direct vanuit Weesp kunnen van meer sprinters per uur gebruik maken dan voorheen.

Inzet op verbeteren nadelige gevolgen Gooicorridor

De nadelige gevolgen voor de Gooicorridor zit met name in de langere reistijd van Hilversum naar Amsterdam Centraal met het wegvallen van de intercityverbinding.

Deze afweging is door het Rijk gemaakt omdat het voordeel voor een grote groep reizigers opweegt tegen het nadeel voor de kleinere groep reizigers. In de aanloop naar het werkelijk rijden van het hoogfrequente model wordt nader bekeken door de betrokken partijen (m.n. Rijk, NS en ProRail) of het mogelijk is om de nadelen zoveel mogelijk in te perken. Zo ook de nadelige effecten voor de Gooicorridor. Na extra lobby vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek – waarin wij gezamenlijk hebben opgetrokken met Provincie Noord-Holland en Regio Amersfoort – heeft de MRA zich hard gemaakt in het besluitvormend overleg met het Rijk om de volgende toezegging op te nemen in de besluitvorming:

NS, ProRail en Rijk zullen ieder hun uiterste best doen om het dienstregelingsmodel waar mogelijk te verbeteren. Dit is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder alle treinbewegingen rond Groot Amsterdam. Er blijft gekeken worden naar optimalisatiemogelijkheden binnen de kaders van het dienstregelingsmodel voor de reizigersstromen die geconfronteerd worden met een 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.

Waar wij mogelijkheden in zien is de optie voor het herrouteren van het goederenvervoer naar elders in het land waarbij extra ruimte op het spoor vrijkomt waarop een intercity op maat gereden zou kunnen worden tussen Amersfoort – Gooi – Amsterdam Centraal. Hierover blijven we verdere lobby voeren ook in trajecten als het Landelijk OV Toekomstbeeld (welke kijkt naar het landelijk treinnet nog later in de tijd). Ook hierin blijven we gezamenlijk optrekken met partijen als provincie Noord-Holland, regio Amersfoort en Provincie Utrecht. Ook zijn hierover inmiddels contacten met verder oostelijk gelegen gemeenten, Apeldoorn, Zutphen en Deventer,, die evenzeer nadeel ondervinden van deze ontwikkeling.

Anders dan deze optie zijn er weinig mogelijkheden om de door ons noodzakelijk geachte ruimte op het spoor te creëren zo heeft ook onderzoek door Movares uitgewezen. Deze, studie is uitgevoerd in opdracht van de Regio Gooi en Vechtstreek en Provincie Noord-Holland afgelopen zomer.

Los van de lobby voor de dienstregeling op de Gooicorridor per dienstregelingsjaar 2029 blijven wij lobby voeren voor verbeteringen op de kortere termijn met als speerpunt de avondfrequentie op de Gooicorridor te verhogen.

Aanvullende besluitpunten binnen OV SAAL rondom Weesp

Naast het toekomstige dienstregelingsmodel zijn er ook specifieke afspraken gemaakt voor ontwikkelingen rondom Weesp, namelijk over de brugopening van de Vechtbrug en de financiering voor geluidsschermen naast station van Weesp.

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 brugopening 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.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020180745

Bijlage(n)

1

Datum 7 oktober 2020
Betreft 3^e Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent
Spoorvervoer

Geachte voorzitter,

Bijgaand bied ik uw Kamer de derde voortgangsrapportage van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan. Deze rapportage betreft de eerste helft van 2020. Deze voortgangsrapportage is gebaseerd op de basisrapportage die ik op 26 april 2019 aan uw Kamer heb aangeboden (Kamerstukken II 2018/19, 32 404, nr. 92).

PHS heeft tot doel op zes reizigerscorridors te komen tot hoogfrequent spoorvervoer. Er gaan zes intercity's en zes sprinters per uur rijden in de drukste delen van het land. En er komt extra ruimte voor goederenvervoer op het spoor naast maatregelen om het gebruik van de Betuweroute blijvend te stimuleren.

De extra capaciteit op het spoor die met de uitrol van PHS de komende jaren stap voor stap beschikbaar komt, is cruciaal om de voorziene groei op langere termijn van het reizigers- en goederenvervoer te accommoderen. PHS legt ook de basis voor verdere stappen na PHS in het kader van het Toekomstbeeld OV.

Corona stelt ons voor grote uitdagingen op de korte termijn, zoals ook aangegeven in mijn brief van 1 september jl. (2019-2020, 32 404, nr. 100). Tegelijkertijd blijven de structurele uitdagingen voor het OV voor de langere termijn groot: de Nederlandse bevolking groeit, en meer mensen reizen tussen de steden in de verschillende delen van ons land. Doorbouwen aan betere bereikbaarheid blijft nodig, gezien de vitale maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. Daarom is een stapsgewijze realisatie van PHS van groot belang om voorbereid te zijn op groei van het personen- en goederenvervoer per spoor en om het reizen per trein te vergemakkelijken.

In deze brief ga ik allereerst in op de ontwikkelingen in de periode waar de VGR over rapporteert. Daarna kijk ik vooruit naar zaken die de komende tijd aan de orde zijn voor PHS.

Relevante ontwikkelingen eerste helft 2020

Al met al kijk ik terug op een positief half jaar waarin bij PHS voortgang is geboekt. Ook is er permante aandacht voor de risico's en de ontwikkelingen daarin. Dit schept vertrouwen om de uitvoering van PHS beheerst te kunnen vervolgen en tijdig in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/180745

Ook in de rapportageperiode is voortgegaan met de uitwerking van de diverse maatregelen die onderdeel zijn van PHS. Ondanks de bijzondere omstandigheden als gevolg van Corona, is er door ProRail onverminderd doorgewerkt aan de maatregelen en de diverse onderzoeken. Ook is in deze Coronaperiode de uitvoering van maatregelen in Geldermalsen en Rijswijk volgens planning doorggegaan en dat zie ik als een grote prestatie van ProRail, NS en de betreffende aannemers. In de afgelopen periode zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- Er is verder gewerkt aan extra wissels bij Amsterdam Muiderpoort en transfermaatregelen op het station Amsterdam Amstel.
- Het keerspoor op station Driebergen Zeist is - als onderdeel van het grotere project Driebergen Zeist - in gebruik genomen.
- Het Tracébesluit Meteren-Boxtel is vastgesteld.
- Het Ontwerp-Tracébesluit Amsterdam is vastgesteld.
- Er is een voorkeursvariant voor maatregelen station Nijmegen vastgesteld.

In de VGR zijn per corridor de maatregelen aangegeven in kaartbeelden evenals de inzichten in de kostenprognose per corridor (zie hiervoor ook Kamerstukken II 2019-2020, 32 404, nr. 99).

Financiële stand van zaken

Een steeds groter deel van PHS komt in de realisatiefase. In deze verslagperiode is een groter deel van het PHS-budget vastgelegd in realisatiecontracten; de ontwikkeling op dit punt is aangegeven in deze VGR.

In deze periode is het potentieel tekort PHS, uitgaande van de budgetstand van de najaarsnota 2019, iets toegenomen met bijna € 31 mln (incl. BTW) naar € 293 mln in deze verslagperiode op een totaalbudget van ca. € 3,8 mld. Redenen hiervoor zijn met name extra stikstofmaatregelen voor Meteren-Boxtel en meerkosten voor maatregelen voor bijsturingsmaatregelen bij Amsterdam Sloterdijk.

Het risicobeeld¹ is in deze verslagperiode stabiel gebleven. De omvang van het potentieel tekort op dit moment (ondanks de genoemde lichte stijging in deze verslagperiode) en de stabiele prognoses voor de komende periode geeft de verwachting dat de uitvoering van PHS in een steeds stabiel proces plaats vindt en dat er nog een aantal bijstuurmogelijkheden is om dit zo te houden. De beïnvloedingsmogelijkheden worden gaandeweg kleiner nu PHS verder in realisatie gaat en in de periode tot begin 2021 een aantal grote beschikkingen gepland staat. Ik maak, zoals aangegeven in de brief bij de aanbidding van basisrapportage PHS (Kamerstukken II 2018/19, 32 404, nr. 92), elke keer een afweging bij af te geven subsidiebeschikkingen of het potentieel tekort nog

¹ Een potentieel tekort betekent dat als de binnen het programma geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen, er sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen. Naast het potentiële tekort wordt ook gerapporteerd over een risicobeeld PHS. Het risicobeeld is het potentiële tekort plus actuele inzichten over mogelijke toekomstige risico's.

voldoende beheersbaar is. In de aanpak is de aanwending van de risicoreservering de laatste stap.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Aanbeveling audits en toetsen

Evenals in de vorige rapportage periode is de aandacht voor kwaliteitsmanagement onverminderd voortgezet binnen het programma PHS. Afgelopen halfjaar is er veel energie gestoken in een integrale toetsplanning voor het programma, waarin aantoonbaar is welke toetsen er door het programma en welke er binnen de projecten worden uitgevoerd. Daarmee ontstaat een totaalbeeld van checks & balances. Deze toetsen worden uitgevoerd als audits, second opinions of als gate reviews.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/180745

Ontwikkelingen komende periode

OV SAAL

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). Daarom heb ik samen met betrokken partijen (MRA, NS, ProRail, goederenvervoerders) verder gezocht naar een maakbaar hoogfrequent dienstregelingsmodel. Er is een dienstregelingsmodel gevonden dat maakbaar is en aansluit bij de ambitie om hoogfrequent te rijden op de SAAL-corridor. Dat is een innovatief vervoersconcept waarbij op de OV SAAL corridor sprinters en intercity's deels gescheiden worden. In het nieuwe model rijden intercity's hoogfrequent vanuit Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Zuid en sprinters hoogfrequent van Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Centraal. Hierdoor hoeven intercity's de sprinters niet in te halen en zijn de verschillen in rijdsnelheid op het spoor kleiner. Het aantal treinen op het spoor kan daardoor in 2029 worden vergroot en daarmee ook het aantal zitplaatsen. Ook wordt de deur-tot-deur reis voor het overgrote deel van de reizigers korter en voor een kleine groep is sprake van een langere reistijd. Betrokken partijen hebben daarom samen de afweging gemaakt dat het voordeel voor een grote groep reizigers opweegt tegen het nadeel voor de kleinere groep reizigers. In de aanloop naar het werkelijk rijden van het hoogfrequente model zal nader worden bekeken of het mogelijk is om die nadelen zoveel mogelijk in te perken.

Met de gezamenlijke keuze voor dit dienstregelingsmodel is een stevige stap naar hoogfrequent spoorvervoer op de SAAL-corridor gezet. NS, ProRail en Rijk zullen ieder hun uiterste best doen om het dienstregelingsmodel mogelijk te maken en waar mogelijk te verbeteren in de daadwerkelijke voorbereiding van de dienstregeling. Dit is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder alle treinbewegingen rond Groot Amsterdam. Er blijft gekeken worden naar optimalisatiemogelijkheden binnen de kaders van het dienstregelingsmodel voor de reizigersstromen die geconfronteerd worden met een 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.

Door de keuze voor dit model is er geen spooruitbreiding nodig bij Weesp en ook het station Weesp zal niet grootschalig worden verbouwd. Tegelijk kunnen reizigers vanuit Weesp wel rekenen op meer sprinters dan eerder voorzien. Samen

met de regio heb ik afspraken gemaakt om gezamenlijk bij te dragen aan maatregelen voor geluidshinder langs het spoor aan de noordzijde in Weesp².

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/180745

Ik blijf in de nadere uitwerking van het dienstregelingsmodel regulier met partijen in gesprek. 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.

Dat geldt ook voor de bredere netwerkeffecten van het besluit OV SAAL op verschillende corridors zoals bijvoorbeeld die richting het Oosten. In het kader van het Toekomstbeeld OV blijf ik ook met die regio's naar de verdere toekomst toe in gesprek over optimalisaties van het netwerk in landelijke samenhang.

Tweede corridor met de tienminutentrein

Zoals ook aangegeven in mijn brief van 1 september jl. (2019-2020, 32 404, nr. 100) zijn NS en ProRail in de afgelopen periode volop bezig geweest met de introductie van de tienminutentrein op een volgende corridor na de succesvolle start van de eerste tienminutentrein Amsterdam-Utrecht-Eindhoven eind 2017 (dienstregeling 2018). Vanaf dienstregeling 2022 (dus eind 2021) zijn per uur zes in plaats van vier intercity-verbindingen mogelijk tussen Arnhem en Schiphol. Deze extra treinen kunnen ook doorrijden van en naar Leiden, Den Haag en Rotterdam.

Ontwikkelingen rond Amsterdam

Op dit moment brengen ProRail en NS in kaart welke effecten aan de orde zijn als het project Zuidasdok wezenlijke vertraging oploopt. Dit kan op meerdere (PHS)corridors van en naar Amsterdam impact hebben op de faseringsstappen in het verhogen van het aantal treinen in deze regio op weg naar het eindbeeld van PHS. Deze complexe samenhang wordt thans door ProRail en NS onderzocht. Ik verwacht u over de gevolgen en beheersmaatregelen voor PHS in de volgende VGR te informeren.

Planning PHS

De uitvoering op de corridor Den Haag – Breda, met omvangrijke werkzaamheden rond Delft, vordert gestaag. Wel zijn er uitdagingen rond de uitvoering van de tweede tunnelbuis bij Delft, die te maken hebben met de realisatie van de tunneltechnische installaties. Bezien wordt hoe het project zo snel mogelijk volgens planning kan worden afgerond. Of en zo ja in welke mate dit effect heeft op de mijlpaal voor het verhogen van de treinfrequentie tussen Den Haag-Rotterdam wordt de komende periode gezien.

Voor Meteren-Boxtel is de indienststellingsdatum bijgesteld naar eind 2029 door de in de vorige VGR gemelde vertraging van het Tracébesluit.

Er is sprake van een aantal complexe en risicovolle onderdelen van PHS, zoals Amsterdam Centraal en Meteren-Boxtel. Gezien de huidige inzichten in de

² De bijdrage van het rijk daarvoor is € 8,4 mln, de regio draagt € 7,6 mln bij (beide bedragen incl BTW, pp 2020). De rijksbijdrage wordt gedekt uit het OV SAAL budget, € 4,4 mln hiervan was al eerder gereserveerd binnen OV SAAL. De financiële verwerking hiervan binnen PHS wordt opgenomen in de volgende VGR, aangezien dit buiten de verslagperiode van de bijgevoegde VGR valt.

planning is het daardoor waarschijnlijk dat op onderdelen het verschuiven van de eindtermijn onvermijdelijk zal blijken. Ik blijf zoeken naar mogelijkheden om dit zo beperkt mogelijk te houden. Dat beeld zal ik de komende periode nader gaan harden en ik zal daarover rapporteren in de volgende voortgangsrapportages.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/180745

Tot slot

De uitwerking van PHS gaat -ondanks Corona- onverminderd door en ik heb vertrouwen in de uitvoering van het programma. Via een stapsgewijze verhoging van de treinfrequenties lever ik een belangrijke bijdrage om de groeiende vervoersvraag te faciliteren. Met het gereed maken van de corridor Arnhem-Schiphol voor het 'spoorboekloos' rijden blijf ik met het oog op de toekomst in de korte en langere termijn investeren.

Het OV maakt werk, onderwijs en sociale contacten bereikbaar voor grote stromen reizigers. De bereikbaarheid wordt verder versterkt indien vaak en snel gereisd kan worden in een brede ring, met enkele sterke assen naar de verschillende landsdelen en de landen om ons heen. PHS is hierin een essentiële stap. Mijn inzet en die van ProRail is en blijft om te komen tot stapsgewijze realisatie van PHS.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Concepttekst voor 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:

- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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
- o 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

¹ PHS OV SAAL-corridor Vervolganalyse bedieningsmodel, versie 0.20 van ProRail

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.

- o 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.
- o 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.
- o 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.