

Vragen m.b.t. SB Stand van zaken Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) en treinverbinding Schiphol-Lelystad (OV SAAL)

Partij	Nr.	Vraag / Input	Antwoord / Reactie
PvdD	1	Met betrekking tot het vervallen van de rechtstreekse treinverbinding tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal, wordt gesteld dat voor ruim de helft van de huidige reizigers tussen beide steden dit een verbetering oplevert en voor circa 30% een verslechtering. Kan aangegeven worden wat dit in beide gevallen betekent in minuten reistijd?	<p>Wat betreft de verbetering gaat het om reizigers die via Amsterdam Zuid naar hun bestemming in Amsterdam reizen. De treinreis tussen Amersfoort Centraal naar Amsterdam Zuid wordt vanaf 2030 naar verwachting één minuut sneller (35 minuten in 2020 naar 34 minuten in 2030) en de frequentie gaat van 2 naar 4 ritten per uur. De gewogen reistijd van deur naar deur incl. voor- en natransport komt uit modelberekeningen neer op circa 63 minuten in 2020 tegenover 49 minuten in 2030.</p> <p>Achteruit gaat de groep reizigers die het beste via Amsterdam Centraal kan blijven reizen voor hun bestemming in Amsterdam. Voor deze groep duurt de treinreis tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal 33 minuten in 2020 en naar verwachting 43 minuten in 2030. Uit modelberekeningen komt de gewogen reistijd van deur naar deur incl. voor- en natransport voor hen neer op 57 minuten in 2020 tegenover 67 minuten in 2030.</p>
SP	2	Op de agenda van 31 maart staat ter kennisgeving 2021MM24-01 en 2021MM24-02 de Statenbrief Toekomstbeeld OV en SAAL en de memo TBOV op de agenda. Tegelijk staat voor vanmiddag een korte "Benen op tafel"-sessie over de toekomst van mobiliteit op de agenda. Zeker in een periode waarin door de onvolledige compensatie Corona-nadelen het Openbaar Vervoer tot saneringen gedwongen wordt willen wij ervoor waken dat de discussie over de toekomst van het Openbaar Vervoer door middel van deze "nieuwe werkvorm" volledig gedepolitizeerd wordt. Deze Statenbrief en memo dienen wat ons betreft uitdrukkelijk meegenomen te worden in de te plannen BOT-sessies waarin uiteindelijk de politieke keuzes die we als provinciale staten over de toekomst van mobiliteit te maken hebben helder moeten worden. Gezien de ongebruikelijke nieuwe werkvorm komen wij tot deze ongebruikelijke opwaardering.	<p>Over de wijze van agenderen van uw Staten gaat u zelf en kunnen wij geen antwoord geven.</p> <p>Inhoudelijk geldt dat het Toekomstbeeld OV zich richt zich op de ontwikkeling van het openbaar vervoer op langere termijn, periode 2030-2040 en 2040+. Algemeen wordt ervan uitgegaan dat het gebruik van OV na de Coronacrisis zich na enkele jaren weer zal herstellen en dat het OV vooral regionaal en gericht op grote steden een blijvend grotere betekenis heeft gelet op de leefbaarheid en bereikbaarheid van steden. Gelet op de lange doorlooptijd van de realisatie van spoor en OV-infrastructuur moet nu daarop gestudeerd worden om het over 10-15 jaar operationeel te hebben. Daarnaast moet voor de korte termijn bekeken worden hoe het openbaar vervoer zo goed mogelijk de Coronacrisis doorstaat. Hierover informeren wij u met grote regelmaat.</p>
VVD	3	Onderzoek toont aan, dat het verdwijnen van de verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam CS voor 1/3 van de reizigers nadelig is. Is uit het onderzoek ook gebleken en/of bekend of deze groep alternatieve middelen van vervoer overweegt en zo ja, welke?	<p>De inschatting van de groep reizigers die erop achteruit gaan is gebaseerd op gegevens van modelberekeningen. Hierbij is (modelmatig) gekeken naar alternatieve mogelijkheden binnen het trein- en metrosysteem.</p> <p>Wat uiteindelijk hun gedrag wordt, wanneer zij daadwerkelijk met achteruitgang in de reistijd worden geconfronteerd, is op voorhand niet met verkeersmodellen te voorspellen.</p>
ChristenUnie	4	Onze vragen spitsen zich toe op de belangrijkste wijziging voor Amersfoort: intercity's naar Amsterdam-Zuid en Duivendrecht, en het schrappen van de intercity naar Amsterdam-Centraal. Enerzijds kunnen we de lijn volgen om het nieuwe	De cijfers betreffen alleen de reizigers van en naar Amersfoort op de relatie met Groot Amsterdam. Van reizigers vanuit verder weg gelegen herkomsten hebben wij van Ministerie, NS en Prorail geen gegevens ontvangen.

		<p>bedieningsmodel niet ter discussie te stellen. Anderzijds is de groep reizigers die erop achteruit gaat fors (wat betreft reistijd en overstappen 33%).</p> <p>Amersfoort is geen eindstation, maar een belangrijke verbinding richting het noorden en oosten van Nederland. Is dit in de inschatting van de verslechtering ook meegerekend?</p>	<p>Benadrukt wordt dat wij samen met de gemeente Amersfoort goed optrekken in dit dossier. Dit geldt ook voor de lobbytrajecten met bredere belangen welke verder reiken dan OV SAAL trekken we nauw met elkaar op.</p>
	5	<p>Hoe staat de gemeente Amersfoort tegenover de positie die GS kiest in OV-SAAL, en welke rol en positie heeft Amersfoort ten opzichte van de optimalisatie-studie?</p>	<p>Signalen vanuit gemeente Amersfoort ondersteunen de door GS gekozen positie. Hoewel er nog geen concreet voorstel ligt voor de uitvoering van de optimalisatie-studie is gemeente Amersfoort met ons van mening dat deze zo spoedig mogelijk moet worden uitgevoerd om duidelijkheid te krijgen over de wijze waarop tegemoet gekomen kan worden aan de belangen van de reizigersgroep die erop achteruit gaat.</p>
	6	<p>Welke kansen kan GS aandragen voor de optimalisatie-studie om de nadelen voor die 33% reizigers te verzachten?</p>	<p>Afhankelijk van de resultaten van de randvoorwaardenstudie kan het gaan om een hogere frequentie van de sprinter Amersfoort Vathorst - Amsterdam, het versnellen van de reistijd van de sprinters, het behouden van de IC-dienst Berlijn – Amsterdam Centraal via Amersfoort of de ontwikkeling van Bus Rapid Transit over de A1.</p>