

**Onderwerp:** FW: BO-MIRT Zuidasdok. Lelylijn en OV-SAAL  
**Bijlagen:** bijlage-1-rapport-voortvarend-bouwen-voor-de-toekomst.pdf;  
Infografik-Download-Schneller-zwischen-Dresden-und-Prag-data.pdf;  
2.-Next-projects-def.pdf; MoU\_Dresden-Prag\_Unterzeichnet.pdf

**Van:**  
**Verzonden:** donderdag 2 april 2020 16:08

**Onderwerp:** BO-MIRT Zuidasdok. Lelylijn en OV-SAAL

Geachte leden van provinciale staten en gemeenteraden,

Op de website van de NOS stond vorige week het volgende bericht: <https://nos.nl/artikel/2328468-bouw-amsterdamse-zuidasdok-mogelijk-1-miljard-euro-duurder.html> Dit komt om dat er blijkbaar vooraf dingen niet meegenomen zijn in de besluitvorming. In dit artikel wordt verwezen naar het rapport van Sybille Dekker: "Voortvarend bouwen voor de toekomst". Maar wordt er wel zo voortvarend gedacht door vooral de NS en Prorail? Aangezien het Zuidasdok de verbinding is tussen de Lelylijn en Schiphol? Daarom de vraag gaan de extra treinen van de Lelylijn wel passen op het Zuidasdok? Waarbij het project OV-SAAL ook nog een belangrijk rol speelt tussen Lelylijstad en Schiphol. Op de site van de Vervoerregio vinden we dit: <https://vervoerregio.nl/pagina/20160130-ovsaal>. Met op de webpagina:

- Van 8 naar 16 treinen per uur

De hoogwaardige ontsluiting van Almere en een grotere bereikbaarheid van de Zuidas en Amsterdam zijn in de eerste plaats goed nieuws voor de reiziger. Met deze nieuwe afspraken kunnen tussen Amsterdam en Flevoland straks geen 8 treinen per uur, maar 16 treinen per uur rijden. Reizigers kunnen dan dus echt spoorboekloos gaan rijden. Daarnaast zijn deze investeringen ook een stimulans voor economische ontwikkeling. Ze geven bovendien een fikse impuls aan de werkgelegenheid. Door het realiseren van hoogfrequent spoorvervoer tussen Almere en Amsterdam wordt de economische concurrentiepositie van de Metropoolregio Amsterdam verbeterd.

Praktisch wordt alleen in hoofdzaak naar het lokale/regionale verkeer gekeken binnen de regio Amsterdam. Pas bij dit college is men tot de slotsom gekomen dat de verbindingen met de internationale treinen naar Duitsland vanaf Station Zuidas vergeten zijn. In het document "Voortvarend bouwen voor de toekomst" komen we in de bijlagen deze opsomming tegen: *Capaciteit CS, 192k reizigers, 21 sporen, Zuid, 61k reizigers, 4 sporen, treinen per uur = 7 per spoor per uur, Toekomst Internationale treinen, Plan voor 6 sporen? Over 10 jaar!, Plan voor 8 sporen? Geen!* Als de Lelylijn hierop aansluit dan komen we al op 8 treinen per uur extra in een kwartierdienst dienstregeling. Want hoogfrequent spoor gaat niet passen met het snelle spoor in dezelfde bundel. Dit is ook te zien in de plannen op de website van Prorail: <https://www.prorail.nl/projecten/almere/ov-saal>. In de plannen wordt dus geen rekening gehouden met **24 treinen** of zelfs **32 treinen** per uur als

Amsterdam slim is in haar eigen economische belangen door wel een directe snelle treinverbinding tussen Amsterdam - Groningen - Bremen en Hamburg te eisen. De bereikbaarheid internationaal per spoor is voor Amsterdam net zo belangrijk als door de lucht.

Het verbaasd mij dat er niet gesproken wordt over een derde en vierde perron op Station Zuidas. Door dit wel te doen wordt de bedrijfsvoering en planning beter tussen internationale treinen en de IC en regionale treinen. Want het is wijzer meteen de Thalys, Eurostar en de IC Brussel direct te scheiden bij het station zonder spanningssluizen. In de praktijk zal dit al 1 perron gaan kosten in capaciteit met 2 sporen. Met de treinen naar Duitsland waaronder Hamburg is dus een vierde eigen perron noodzakelijk.

Intussen is in Europa de norm geworden voor een afstand van 200 kilometer maximaal 1 uur reistijd per trein. In dit perspectief Hoe gaat de Lelylijn vanaf aansluiting Hanzelijn verlopen? Met alles wat nu gebeurt is, is er geen ruimte meer om nog meer sporen in te passen met nog meer sporen binnen de bebouwde kom van Lelystad en Almere. Op een aantal plaatsen is het al krap. Ook zal over de aansluiting met Diemen en de Zuidas beter nagedacht moeten worden. Deze sporen gaan ook niet passen binnen de huidige uitbreiding. Blijkbaar is er niet over dit soort vraagstukken nagedacht in het verleden toen de projecten HSL-Oost en Zuiderzeelijn door feitelijke onkunde op zowel het Ministerie als de NS afgeserveerd werden. In de Metropoolregio Amsterdam ontbreekt zelfs elke visie via Flevoland binnen de kaders van internationale doorgaande treinen. Hoe gaat u dit politiek repareren de komende periode. Waarbij Amsterdam in haar eigen belang de Lelylijn via Groningen naar Hamburg gewoon keihard nodig heeft.

Met vriendelijke groet,