

Eerste jaarrapportage Randstad Urgent	
Naam project:	Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)
Peildatum:	15 september 2008

Terugblik bestuurlijke afspraken; mijlpalen t/m 15 september 2008		
--	--	--

Mijlpaal conform Randstad Urgent afspraken 29-10-07	Datum conform Randstad Urgent afspraken okt 07	Uitgevoerd ja/nee + datum
Besluit over: - Pakket korte termijn maatregelen op het spoor, inclusief financiering (gericht op realisatie in 2013). - Uitbreiding naar 4-sporigheid op de Flevolijn in Almere: omvang, fasering en financiering (gericht op realisatie in 2013). - Gezamenlijke opdracht voor fase 2 van het project, gericht op oplossingen voor knelpunten in de corridor op middellange en lange termijn (2020 en daarna). - Financiering	November 2007	Ja, maart 2008

Resultaten

Op 20 maart 2008 heeft het kabinet besluiten genomen over de eerste onderzoeksfase van OV SAAL. Voor de verbetering van het OV in de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) heeft het kabinet een bedrag van maximaal €1,35 mld. gereserveerd. In de voorbereidingen op dat besluit zijn de regionale partijen vertegenwoordigd in het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam nadrukkelijk (bestuurlijk) betrokken. Dit geldt tevens voor andere departementen, met name de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Financiën. Het project is in samenwerking met overheden in het plangebied en met ProRail en NS uitgevoerd. De inhoud van het besluit is als volgt:

1. Op korte termijn maatregelen te treffen om het aanbod van treindiensten in de corridor tussen Schiphol en Lelystad uit te kunnen breiden en de kwaliteit van de treindienst te verbeteren. Hiervoor is €531 mln. gereserveerd. Het gaat met name om uitbreidingen van het bestaande spoor ten oosten en ten westen van station Amsterdam Zuid en een partiële uitbreiding van de Flevolijn naar 4 sporen in Almere (tussen de stations Muziekwijk en Centrum en tussen Buiten en Oostvaarders). Er is €75 mln. gereserveerd voor het beheer en de instandhouding van deze maatregelen (2014-2020).
2. De maatregelen worden in de volgende fase van het project OV SAAL conform in een planstudie nader uitgewerkt, zodat nog deze kabinetsperiode het uitvoeringsbesluit kan volgen. In de planstudie zal gelijktijdig een volwaardige uitwerking van een uitbreiding naar 4 sporen op het traject tussen de stations Almere Centrum en Almere Buiten plaatsvinden. Hiermee wordt gewaarborgd dat een volledige uitbreiding van de Flevolijn naar 4 sporen tussen de stations Almere Muziekwijk en Almere Oostvaarders ook in één keer zou kunnen worden gerealiseerd, indien op basis van o.a. een kosten-batenanalyse wordt vastgesteld dat dit nuttig is vanwege ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de Schaalsprong Almere. Het kabinet geeft daarmee invulling aan de motie De Krom (31200-44).
3. In de volgende fase van het project OV SAAL nadere uitwerking te geven aan spoormaatsregelen die op middellange termijn (2020) en de OV oplossingen (spoor

en andere OV modaliteiten) die op lange termijn (na 2020) in de corridor nodig zijn. Voor aanvullende uitbreidingen van het spoor in de SAAL corridor tot 2020 is maximaal €744 mln. gereserveerd. Het kabinet zal in 2009 een besluit nemen over de spoormaatregelen op de middellange termijn (2020), inclusief de financiering. Indien uit het onderzoek blijkt dat eerder dan in 2009 over deze spoormaatregelen moet worden besloten, dan is dit een optie (bijvoorbeeld eind 2008). Het onderzoek naar de oplossingen voor de lange termijn (2030) heeft een verkennend karakter. In 2009 volgt een besluit over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn, waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding.

4. De vervolgfase van het project OV SAAL gezamenlijk aan te sturen met de regio. Deze aansturing vult de minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Eurlings, samen met wethouder Herrema van de gemeente Amsterdam in, zijn duo-partner in het kader van Randstad Urgent.

Het project OV SAAL en het daarvoor gereserveerde bedrag maken onderdeel uit van het programma voor hoogfrequent spoorvervoer (PHS).

Is het project conform de gemaakte afspraken uitgevoerd? Zo nee, wat of wie is de oorzaak?

- Financiering van het project OV SAAL was gekoppeld aan besluitvorming over de Zuiderzeelijn. In november 2007 is – in de besluitvorming over de Zuiderzeelijn – €1,35 mld gereserveerd voor de Planstudie OV SAAL. Daarmee kon een besluit over OV SAAL volgen.
- Begin december 2007 is de besluitvorming over OV SAAL voorbereid en vond bestuurlijk overleg plaats met de regionale overheden.
- Op verzoek van de regionale overheden is het besluit over OV SAAL verschoven van december 2007 naar februari 2008. Dit om bij de besluitvorming over OV SAAL rekening te kunnen houden met het effect van een aantal recent genomen besluiten (ABvM, Zuiderzeelijn, Planstudie SAA).
- De uitkomsten van het aanvullende onderzoek en de besluitvorming zijn vervolgens zorgvuldig afgestemd met de departementen en regionale partijen, zodat in maart 2008 een gedragen besluit volgde.

Wat heeft u gedaan om voortgang te bevorderen?

In aanvulling op het bovenstaande zijn de werkzaamheden en voorbereidingen op de vervolgfase van OV SAAL, vooruitlopend op het te nemen besluit, vast in gang gezet. Daarmee zijn de mijlpalen voor 2009 niet in gevaar gekomen.

Wat is voor uw project de meerwaarde of betekenis geweest van Randstad Urgent?

Opname in het Randstad Urgent programma biedt op zich al een meerwaarde: het onderstreept de urgentie van het project en daarmee ook de noodzaak om (snel) tot besluitvorming te komen. De meerwaarde van Randstad Urgent is verder vooral geweest het bieden van de mogelijkheid om bestuurlijke overleggen te combineren en om bestuurders (eerder) bijeen te brengen door zaken te combineren.

Ook in het vervolgtraject van OV SAAL is dit van belang. Daarnaast heeft Randstad Urgent een belangrijke rol als het gaat om het bewaken van de samenhang die OV SAAL heeft – met het oog op de besluitvorming in 2009 – met de projecten Schaalsprong Almere, de Toekomstagenda Markermeer/IJmeer en de Lange Termijn Verkenning Schiphol/Lelystad. Het gaat dan niet alleen om afstemming op de inhoud, maar ook om afstemming op proces. De projecten zullen hun eigen afweging moeten maken, de integrale afweging ('over de projecten heen') vindt plaats op Randstad Urgent niveau. Om een afgewogen besluit in samenhang te kunnen nemen wordt vanuit het programma Randstad Urgent een Startbesluit voorbereid en het daarvoor benodigde 'projectoverstijgende' onderzoek georganiseerd.

Met de Randstad Urgent ambassadeur (mevrouw Van Nieuwenhoven) is een aantal (voortgangs)gesprekken gevoerd. Zij heeft een rol gespeeld in de richting van Almere om tot een besluit over de (gedeeltelijke) uitbreiding van de Flevolijn naar 4 sporen in Almere te komen.

Wat hebben burgers en bedrijven van uw project gemerkt (publiciteit, participatie)?

OV SAAL is als project in ieder geval zichtbaar via de website van het project (www.ovsaal.nl). Inwoners (en/of bewonersverenigingen) zijn tot nog toe niet betrokken geweest bij het project OV SAAL anders dan via 'het aanhaken' bij informatie- en inspraakavonden over de planstudie weg (SAA). In vervolgtraject zal nadrukkelijk meer aandacht zijn voor de zichtbaarheid van het project. Er is in dit opzicht wel een onderscheid te maken tussen:

- Inspraak: de korte termijn maatregelen waarover in maart 2008 is besloten worden nu in een planstudie nader uitgewerkt (door ProRail). Onderdeel van de planstudie is het ter inzage leggen van een Ontwerp Tracébesluit (OTB).
- Informatie-uitwisseling: gezien wordt nog op welke wijze inwoners het beste kunnen worden betrokken bij de uitwerking van de langere termijn alternatieven, waarvoor het onderzoek vooralsnog een verkennend karakter heeft.

Ook bedrijven zijn (buiten NS en Schiphol) tot nog toe niet actief betrokken geweest bij OV SAAL. Wel zijn organisaties als de Kamer van Koophandel en VNO NCW bij het project betrokken geweest en zijn met een aantal bedrijven verkennende gesprekken gevoerd over OV SAAL. Betrokkenheid van het bedrijfsleven lijkt in het bijzonder relevant voor de langere termijn oplossingen voor OV SAAL. Op welke wijze dit het beste kan worden ingevuld, wordt nog nader gezien.

Vooruitblik bestuurlijke afspraken; mijlpalen ná 15 september 2008		
Mijlpaal conform Randstad Urgent afspraken 29-10-07	Datum conform Randstad Urgent afspraken okt. '07	Op schema? Ja/nee
Besluiten over fase 2 van het project OV SAAL, gericht op het vaststellen van de maatregelen op het spoor op de middellange termijn (2020) inclusief de financiering. Indien uit het onderzoek blijkt dat eerder dan in 2009 hierover moet worden besloten, dan is dit een optie (bijv. najaar 2008).	Eind 2009	Ja

Besluiten over de oplossingsrichtingen voor de lange termijn (2030), waaronder een principebesluit over een IJmeerverbinding. Dit besluit wordt in samenhang genomen met de projecten Schaalsprong Almere en Toekomstvisie IJmeer/Markermeer.	Eind 2009	Ja
Te verwachte resultaten		
<p>In 2008-2009 staat er op hoofdlijnen het volgende te gebeuren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korte termijn maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> o Het uitvoeren van een planstudie naar de korte termijn maatregelen, gericht op een uitvoeringsbesluit eind 2009 en realisatie van de maatregelen in 2013/2014 - Middellange termijn maatregelen <ul style="list-style-type: none"> o Een verkenning van de maatregelen die op de middellange termijn (tot 2020) in de SAAL corridor nodig zijn op het spoor, gericht op een planstudiebesluit (inclusief financiering) eind 2009 - Lange termijn oplossingen <ul style="list-style-type: none"> o Een verkenning van de OV oplossingen (spoor en andere modaliteiten) die op de lange termijn (na 2020) nodig zijn in de SAAL corridor, met het oog op de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe woon- en werklocaties) in het gebied. Eind 2009 volgt een besluit over de kansrijke oplossingen voor het OV, in samenhang met besluiten over de Schaalsprong Almere, de Toekomstagenda Markermeer/IJmeer en de Lange Termijn Verkenning Schiphol/Lelystad. Onderdeel van dit besluit is een principebesluit over een verbinding door het IJmeer. 		
Relevante ontwikkelingen voor het project		
<ul style="list-style-type: none"> - De samenhang die er, met name voor de lange termijn oplossingen, is met andere Randstad Urgent projecten biedt enerzijds een kans: het daadwerkelijk komen tot samenhangende besluiten, op basis van dezelfde uitgangspunten en toekomstscenario's, etc. Anderzijds ligt daarin ook een risico, als de projecten teveel op elkaar gaan wachten (en alles met alles laten samenhangen). - Tevens bestaat er een samenhang met het Herstelplan Spoor fase 2, waarin een aantal maatregelen op de SAAL-corridor is voorzien. Het is van belang dat deze maatregelen, waarvoor de voorbereiding door ProRail volgens planning verloopt, tijdig worden gerealiseerd. - Een risico voor tijdige realisatie van een deel van de korte termijn maatregelen wordt gevormd door de fysieke en organisatorische samenhang met het project Zuidas. Als conform planning dit najaar wordt besloten over het vervolg van het project Zuidas wordt dit risico op vertraging weggenomen. 		
Wat gaat u (extra) doen om de voortgang van het project te bespoedigen?		
<p>De samenwerking tussen Rijk en regio wordt in de huidige fase verstevigd. Het bestuurlijk duo zal zich ervoor blijven inzetten dat er op de juiste momenten bestuurlijk overleg plaatsvindt, indien mogelijk gebruik makend van de mogelijkheden die er zijn om bestuurlijke overleggen met elkaar te combineren. De betrokkenheid en vertegenwoordiging van de kleinere gemeenten in het proces is een belangrijk aandachtspunt, waar op dit moment invulling aan gegeven wordt door middel van een 'tour de corridor'. Tevens wordt opnieuw geborgd dat de relevante partijen goed zijn betrokken bij de uitwerking van de verschillende maatregelen, vanwege de benodigde kennis en expertise. Dat geldt zowel voor de overheden als de sector.</p>		