

---

# FOTO FLEVO

---

## Aanleiding

De sterke groei van Almere en de komst van de Hanzelijn geeft grote veranderingen in het vervoer tussen Almere en Amsterdam. In de structuurvisie Zuiderzeelijn is een knelpunt op het spoor voorzien voor 2020. Op grond hiervan is een planstudie gestart door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, genaamd OV SAAL (Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad), waarin wordt onderzocht hoe de knelpunten zijn op te lossen (<http://www.verkeerenwaterstaat.nl>; zoekterm SAAL). Foto Flevo is onderdeel hiervan en geeft de huidige situatie en recente ontwikkeling in het vervoer tussen Flevoland en Amsterdam weer.



Deze samenvatting is opgedeeld in drie delen. Allereerst wordt de ontwikkeling in de provincie Flevoland, en met name Almere besproken. Vervolgens wordt gefocust op Amsterdam en Schiphol. Als laatste zal de verbinding tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad worden besproken, waarbij de Hollandse brug een belangrijk meetpunt is. Hierover is veel informatie verzameld en geanalyseerd.

---

## FLEVOLAND

---



### Tien procent van treingebruikers reist binnen Flevoland

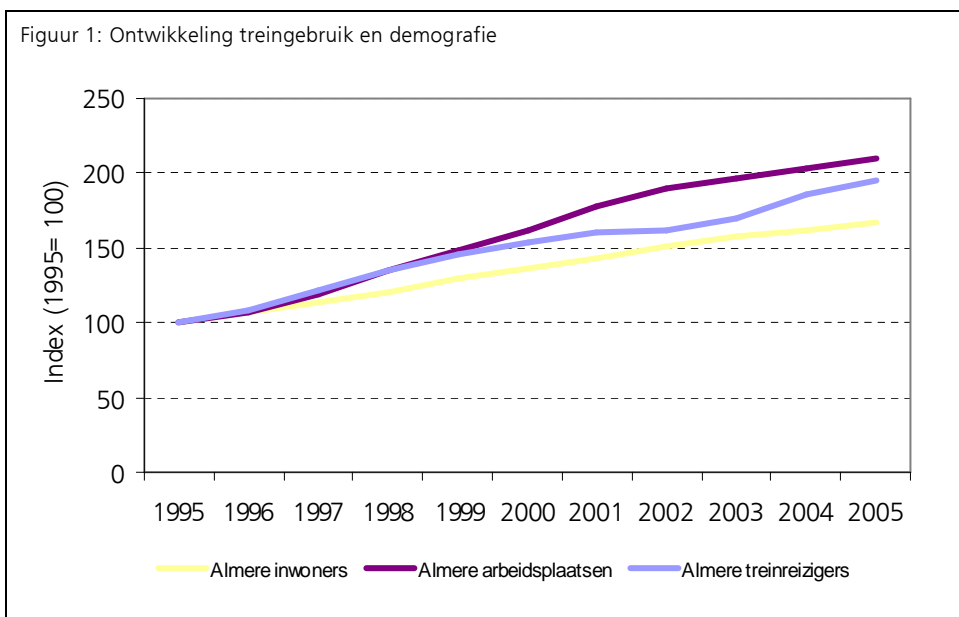
Van het aantal treingebruikers in Flevoland legt 10 % de reis binnen de provincie af. Hiervan wordt driekwart afgelegd tussen Almere en Lelystad. Het overgrote deel van de treinreizigers reist naar en van Amsterdam. Dit aandeel is in de loop van jaren nauwelijks veranderd.

In 2005 was het aantal treinreizigers uit Flevoland op de Hollandse brug ca. 40.000 per werkdag. Van deze reizigers is 82 % vertrokken van een van de vijf stations in Almere. Het station Almere Centrum genereert ongeveer de helft van deze reizigers en is daarmee het belangrijkste station van Almere.

### Treinverkeer Almere groeit meer dan evenredig

Het treinvervoer van en naar Almere is de laatste tien jaar harder gegroeid dan de bevolking van Almere. In de periode dat Almere geografisch en economisch sterk ontwikkeld is, heeft het

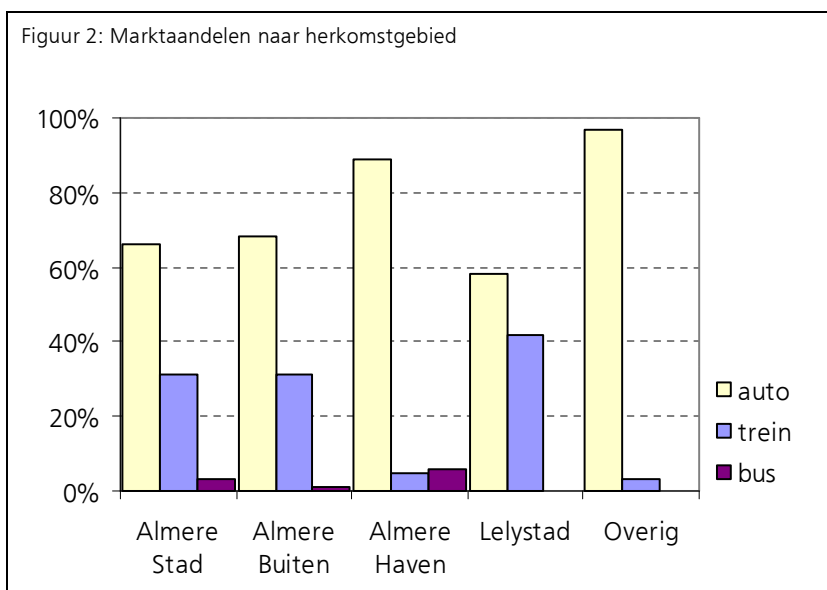
treinverkeer zich in dezelfde periode praktisch verdubbeld. Het treinvervoer had een gemiddelde groei van 6,9 % per jaar, terwijl het aantal inwoners van Almere gemiddeld met 5,3 % per jaar gegroeid is.



Figuur 1 geeft een overzicht van de ontwikkeling van het treingebruik en de demografische ontwikkeling van Almere en Lelystad. De groei van het treinvervoer uit Almere wordt vooral bepaald door het aantal inwoners. Gegeven de woningbouw prognose is nog een verdere forse groei te verwachten.

### Afwezigheid van station beperkt OV gebruik

In figuur 2 worden de marktaandelen weergegeven van de verschillende manieren van vervoer, verdeelt naar herkomstgebied gemeten op de Hollandse brug. De wijken met stations scoren een marktaandeel trein van ruim 30 %. Almere Haven heeft geen station en daardoor met 5 % maar een beperkt aandeel treinreizigers. Daarnaast heeft Lelystad een relatief hoog treinaandeel, dit komt door de grote reisafstand met de Randstad. Het overige gebied ligt buiten het bereik van een treinstation.



## SCHIPHOL & AMSTERDAM

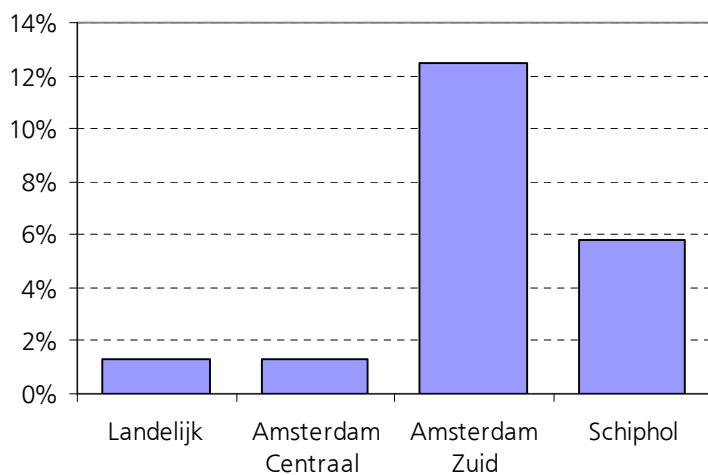
### Stations Amsterdam Zuid en Schiphol grootste groeiers

Figuur 3 laat de gemiddelde groei per jaar zien voor de afgelopen tien jaar, voor enkele stations. De stations Amsterdam Zuid en Schiphol hebben de afgelopen 10 jaar de sterkste groei in treinreizigers gekend.

In de agglomeratie Amsterdam, afgezien van Almere, vindt de grote groei op de bestemmingslocaties Zuidas en Schiphol plaats. In 2005 vormden Amsterdam Zuid en Schiphol samen 16 % van het vervoer op de Hollandse brug. Amsterdam Zuid is in de afgelopen tien jaar ruim drie keer zo groot geworden.



Figuur 3: Gemiddelde groei/jaar in afgelopen 10 jr





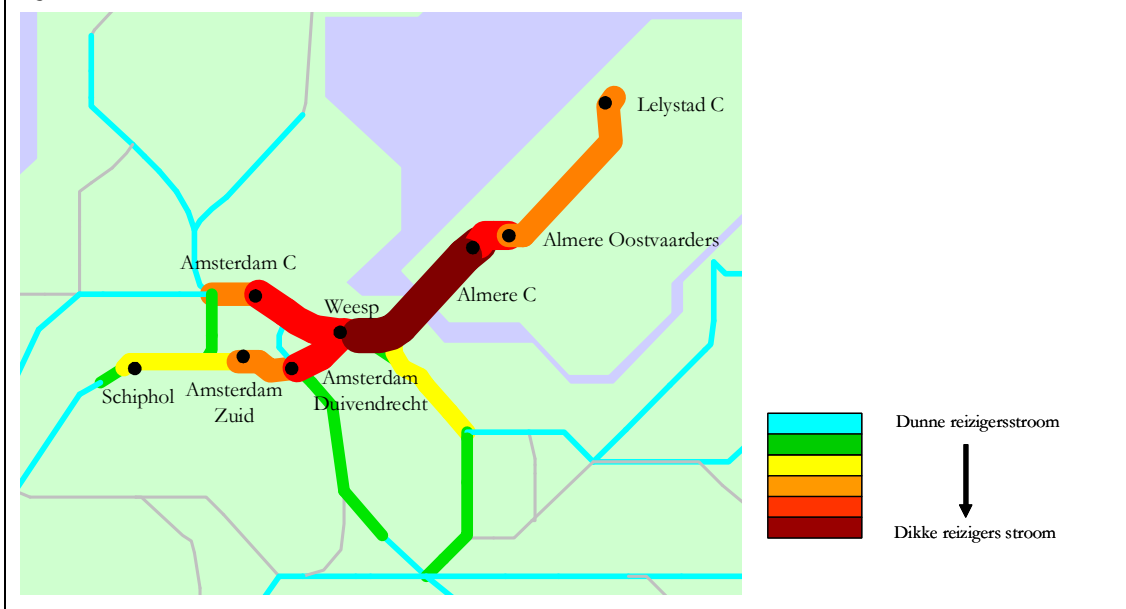
## Bereikbaarheid Amsterdam vanuit Flevoland

Treinreizigers vanuit Flevoland hebben voor circa 2/3 bestemming (groot) Amsterdam. Voor het autoverkeer is dit de helft. Amsterdam Centraal is op dit moment duidelijk het belangrijkste bestemmingsstation. Naast de bereikbaarheid van het centrum zijn hier de beste overstapmogelijkheden op het stedelijk openbaar vervoer.

Amsterdam Sloterdijk, Duivendrecht en Amsterdam Zuid staan op een gedeelde tweede plaats en hebben ook een belangrijke overstapfunctie voor een groot gebied. Deze drie stations bedienen samen ongeveer evenveel reizigers uit Flevoland als Amsterdam Centraal. De overige Amsterdamse stations hebben vooral een ontsluitende functie voor de omgeving. Stations als Amstel en Bijlmer hebben geen rechtstreekse treinverbinding vanuit Flevoland en zijn daardoor nauwelijks interessant als bestemmingsstation vanuit Flevoland.

Als alleen naar de Amsterdamse stations wordt gekeken, gaat 59% vanuit Flevoland richting Amsterdam Centraal en 41% naar Amsterdam Zuid. In de beginfase van de Zuidtak was dit respectievelijk 65% en 35%. De ontwikkelingen op de Zuidtak laten een duidelijke verschuiving in richting zien. Figuur 4 geeft de vervoerstromen vanuit Flevoland weer.

Figuur 4: Vervoerstromen vanuit Flevoland



Als ook wordt gekeken naar het vervoer naar achterliggende bestemmingen zoals Schiphol is de huidige verdeling van de vervoervraag over de twee assen vanuit Flevoland 53% richting Amsterdam Centraal en 47% richting Amsterdam Zuid. De verdeling van de reiwensen is dus min of meer gelijk verdeeld over de twee assen richting Amsterdam. Het aanbod van het aantal treinen is echter niet in overeenstemming met de vraag. Er rijden 4 treinen per uur richting Centraal en 2 treinen per uur richting Zuid/Schiphol.

## VERBINDING SAAL

### Geen snelle treinverbinding uit Flevoland naar Amsterdam Zuid, Schiphol en verder.

Momenteel is er geen snelle treinverbinding uit Flevoland naar Amsterdam Zuid, Schiphol en verder. In de huidige dienstregeling rijdt er elk halfuur een sneltrein van Lelystad naar Amsterdam Centraal, met stops in Almere Buiten en Almere Centrum, en doorrijdend naar Schiphol/Hoofddorp.

Uit zowel de snelheden als de reistijden kan geconcludeerd worden dat in het productaanbod een snelle treinverbinding tussen Almere en Schiphol ontbreekt. Voor richtingen naar Den Haag en Rotterdam dient te worden overgestapt op Schiphol of Amsterdam CS.

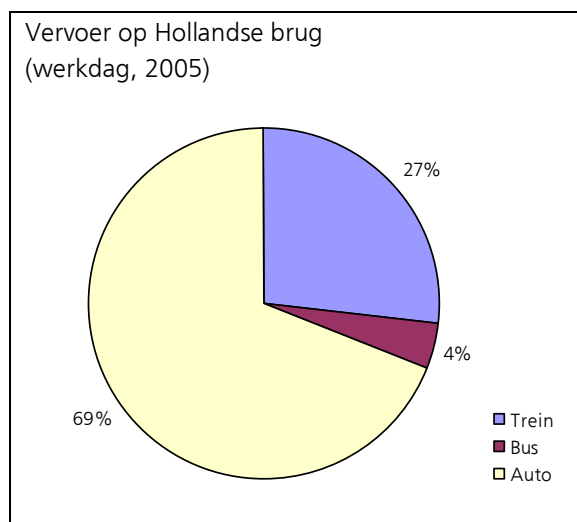


### Aantal treinreizigers gelijk aan autoreizigers

De trein heeft een grote bijdrage in de mobiliteit vanuit Flevoland richting Amsterdam. In de spits is dit aandeel nog groter. Hiermee is het aantal treinreizigers in het drukste uur van de ochtendspits bijna gelijk aan het aantal autoreizigers op de Hollandse brug. Op de Hollandse brug heeft de trein op dagbasis een marktaandeel van 27 % en in het drukste ochtendspitsuur een aandeel van 45 %.

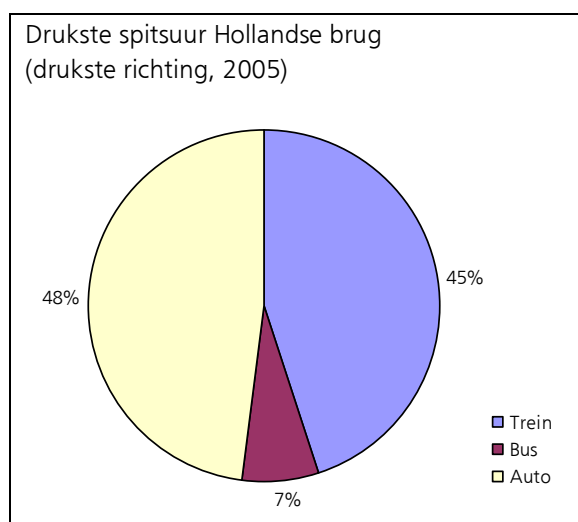
Op dagbasis verwerkt het openbaar vervoer ca. 30 % van het vervoer over de Hollandse Brug. De trein is daarin dominant met een aandeel van 27% ten opzichte van de andere vervoeralternatieven. Het aandeel dat met de auto reist is hier 69 %, de auto is hiermee marktleider.

Dit wijkt af van het algemeen landelijk beeld van 7,6%<sup>1</sup> voor het aandeel van de trein. Dit komt doordat de cijfers van het Ministerie landelijke gemiddelden betreffen, terwijl het hier om een situatie van regionaal vervoer in de Randstad gaat.



<sup>1</sup> 'Kerncijfers Personenvervoer', AVV, Ministerie van Verkeer en Waterstaat

In de spits is de situatie anders. In het drukste ochtendspitsuur (drukste richting) gaan er iets meer mensen (52 %) met het openbaar vervoer richting Amsterdam dan met de auto. Het aantal treinreizigers is dan bijna gelijk aan het aantal autogebruikers.

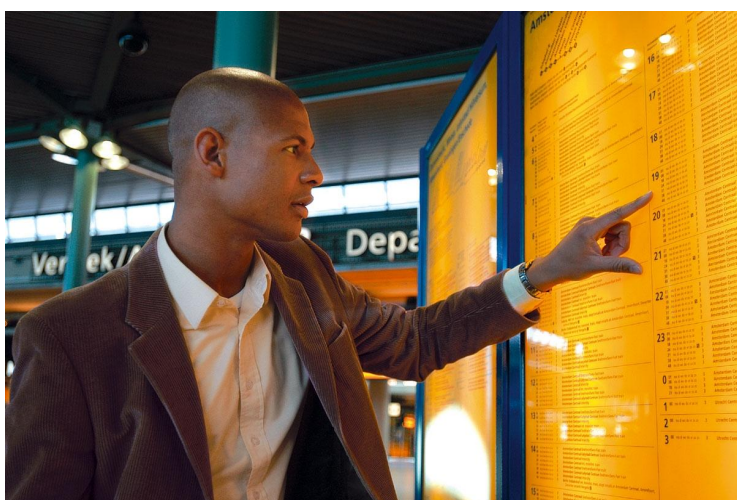


### Huidig treinsysteem heeft grens bereikt

In de spits is het extra druk op het spoornet. Om dit daar waar mogelijk is op te vangen worden er extra sneltreinen ingezet. Echter in de spits zit het huidige treinsysteem zodanig aan haar grenzen in termen van vervoercapaciteit dat deze extra sneltreinen in de file achter de stoptreinen rijden.

Hiermee gaat het gewenste effect om reizigers snel te vervoeren verloren.

Ook gebeurt het dat er op de Intercitytrajecten gereden wordt met niet-Intercity-materieel om meer zitplaatsen te kunnen bieden. Het is van belang dat er nieuw materieel wordt ingezet op deze Intercity trajecten en dat op de korte termijn de structuur van de dienstregeling wordt aangepast als gevolg van de overbelasting van de infrastructuur. Op lange termijn is uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk om via het spoor de bijdrage aan de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad te kunnen blijven leveren.



Colofoon

Bron: NS Vervoerontwikkeling, april 2007