



ProRail

Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad

Spooruitbreiding Schiphol Amsterdam Almere Lelystad

Groot en uitdagend project

Bouwen voor de toekomst

Meer informatie
Meer weten over de spooruitbreidingen?
Op www.prorail.nl/ovsaal vindt u meer informatie over het project en de Tracéwetprocedure. Mocht u vragen of opmerkingen hebben, dan kunt u tijdens kantooruren (maandag t/m vrijdag van 09.00 – 17.00 uur) contact opnemen met de afdeling Publiekscontacten van ProRail via telefoonnummer 0900 – 7767245 (€ 0,20 per minuut).

Januari 2011.
Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Door omstandigheden kunnen wijzigingen in de planning ontstaan. Kijk daarom voor de meest actuele planning op www.prorail.nl/ovsaal. Auteursrechten voorbehouden.

ProRail
non stop

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad)

ProRail breidt spoor uit tussen Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad

Met het project OV SAAL draagt ProRail bij aan een goede bereikbaarheid van de regio. Dat is nodig omdat het steeds drukker wordt op het spoor. Eind 2012 neemt NS de Hanzelijn in gebruik die Lelystad en Zwolle rechtstreeks met Schiphol en Amsterdam verbindt. Hierdoor neemt het aantal treinreizigers in het gebied Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad fors toe. Bovendien groeit Almere. Tussen 2010 en 2030 komen er mogelijk 60.000 woningen bij. Ook de ontwikkeling van de Amsterdamse regio, de Zuidas, Schiphol en Lelystad zorgen voor groei. Daarom gaan er tussen Flevoland en Amsterdam meer treinen rijden. Dat kan alleen als het spoor wordt uitgebreid en aangepast. De realisatie van het project OV SAAL Korte Termijn vindt plaats tussen 2010 en 2016. In deze brochure leest u wat het project allemaal inhoudt.

Belangrijkste onderdelen op een rij

OV SAAL is een groot project, dat in fasen wordt uitgevoerd. ProRail voert de eerste fase uit. Deze fase bestaat uit spooraanpassingen en -uitbreidingen en omvat de volgende maatregelen:

Flevolijn | Weesp – Lelystad

De oorspronkelijk voorgestelde maatregelen op het traject Weesp–Lelystad, o.a. gedeeltelijke spoorverdubbelingen in Almere, bleken tijdens het uitvoeren van de planstudie niet realiseerbaar te zijn binnen het beschikbare budget. Daarom heeft de Minister van Infrastructuur & Milieu aan ProRail en NS opdracht gegeven om te onderzoeken welke alternatieven er

zijn om het voorziene aantal treinen met een goede kwaliteit dienstregeling te laten rijden.

Het gaat daarbij om de volgende maatregelen voor de korte termijn:

- Aanleg van twee keerspooren bij Almere Centrum en één keerspoor bij Almere Oostvaarders
- Aanleg van de benodigde wissels
- Geluidmaatregelen op traject Weesp–Lelystad
- Realisatie van het 'kort volgen'-principe (meer treinen op hetzelfde spoor door ze korter achter elkaar te laten rijden)

Omdat met deze gewijzigde scope de gewenste capaciteit en kwaliteit wordt geboden, heeft het rijk voor de korte termijn niet gekozen voor een gedeeltelijke verdubbeling van het spoor.

Op het project is de verkorte tracéwetprocedure van toepassing. Daarin wordt als eerste het Ontwerp-tracébesluit gepubliceerd. In dit OTB wordt het project toegelicht inclusief alle te nemen maatregelen voor de effecten die het toenemende treinverkeer op de omgeving heeft. De planning van de tracéwetprocedure voor het tracedeel Weesp–Lelystad is als volgt:

Ontwerp-tracébesluit Weesp – Lelystad

Aanvangsbeslissing OV SAAL eerste fase	april 2009
Ontwerp-tracébesluit (OTB) Weesp – Lelystad ter inzage	april 2011
Inpraak op het OTB Weesp – Lelystad	april/mei 2011
Tracébesluit (TB) Weesp – Lelystad ter inzage	eind 2011
Beroep bij de Raad van State op het TB	eind 2011
Realisatie	2012 - 2015



Zuidtak Amsterdam | Hoofddorp – Diemen

In mei 2010 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit OV SAAL Korte Termijn Hoofddorp–Diemen vastgesteld. De realisatie van dit project is gestart in 2010.

Het gaat daarbij om de volgende maatregelen voor de korte termijn:

- Aanpassing van de aansluiting van de sporen bij Riekerpolder (ten westen van de Schinkel)
- Om de groei van het treinverkeer mogelijk te maken, worden de sporen van twee naar vier uitgebreid tussen Riekerpolder en aansluiting op de Utrechtboog, bij Duivendrecht
- Aanpassen van viaducten (o.a. Beethovenstraat, Europaboulevard, A10, de boog van de A10 naar de A2 Zuid en de A2, Van der Madeweg, Holterbergweg)
- Nieuwe beweegbare brug over de Schinkel en bij de Amstel komt een nieuwe, vaste brug
- Uitbreiding station Amsterdam RAI
- Perrons aan de oostzijde van station Amsterdam-Zuid worden verlengd
- Voor het gehele traject Hoofddorp–Diemen zijn de (geluids)gevolgen van het groter aantal treinen onderzocht en waar nodig zijn maatregelen opgenomen in het Tracébesluit

Weesp, Vechtbrug

De Vechtbrug wordt aangepast, zodat er meer treinen kunnen gaan rijden. De aanpassingen bestaan uit een verandering in de openingstijden van de brug en een aantal (technische) aanpassingen in en rond de brug. De werkzaamheden in het kader van dit project zijn gestart in 2010 en zullen in 2011 worden afgerond.

Om een goede bereikbaarheid van de regio ook voor de langere termijn zeker te stellen, wordt op dit moment onderzocht in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn op de middellange termijn (tot 2020) en lange termijn (tot 2030).

Feiten en cijfers

Financier	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Opdrachtgever	ProRail
Langte tracé	60 kilometer
Gemeenten	Haarlemmermeer, Amsterdam, Ouder-Amstel, Diemen, Weesp, Muiden, Almere, Lelystad
Provincies	Noord-Holland en Flevoland



OV SCHIPHOL
AMSTERDAM
ALMERE
LELYSTAD

OV SAAL

OV SAAL staat voor Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad (OV SAAL). OV SAAL levert een belangrijke uitbreiding en verbetering op van het openbaar vervoer. Zo draagt het project bij aan een betere bereikbaarheid van de Randstad. OV SAAL is onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer staat voor een flinke frequentieverhoging: op de belangrijkste spoortrajecten gaan ten minste zes intercity's per uur rijden.