



Stand van Zaken spooruitbreiding Weesp – mei 2017

In 2013 is door het Rijk in samenwerking met de spoorsector en de regionale overheden besloten om met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) meer treinverkeer mogelijk te maken tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad (OV SAAL). Om dit te bereiken wordt ter hoogte van station Weesp het spoor verbreed met twee sporen (van zes naar acht sporen). Door deze maatregelen en invoering van het nieuwe treinbeveiligingssysteem ERTMS kunnen er meer treinen rijden en Intercity's de Sprinters passeren.

Meer treinen

Het Rijk wil met PHS op de drukste trajecten zes Intercity's en zes Sprinters per uur per richting rijden. Elke 10 minuten opstappen op een intercity of sprinter. Dat heet 'spoorboekloos reizen'.

Dan heeft de reiziger dus geen spoorboekje meer nodig om een trein te vinden: ze komen altijd binnen een paar minuten voorrijden. Spoorboekloos reizen wordt stap voor stap ingevoerd, zodat er tijd is om sporen, seinen en wissels aan te passen. Om treinen korter achter elkaar te kunnen laten rijden, wordt op de OV SAAL corridor eveneens het nieuwe treinbeveiligingssysteem ERTMS ingevoerd.

Na uitbreiding van station Weesp met twee extra sporen en invoering van ERTMS kan iedere tien minuten een Intercity en iedere tien minuten een Sprinter rijden op de SAAL-corridor. Daarnaast nog eens vier Intercity's per uur vanuit Flevoland naar Amsterdam Centraal. Ook op de Goollijn kan iedere tien minuten een Sprinter rijden.

Drie varianten

Op 31 mei 2016 vond er een bestuurlijk overleg plaats over de spoorverbreding bij station Weesp. De tien bestaande varianten voor de spoorverbreding, inclusief de ontwikkeling van het stationsgebied, die de afgelopen jaren naar voren zijn gebracht, zijn besproken. Vervolgens zijn uit deze tien varianten twee varianten gekozen om de komende jaren verder uit te werken;

- een variant waarbij de huidige ligging van het station wordt gehandhaafd en het zuidelijke inhaalspoor geschikt is voor 80 km per uur en het noordelijke inhaalspoor voor 130 km per uur, en,
- een variant waarbij het station 150 meter wordt verplaatst in westelijke richting en beide inhaalsporen (zowel het zuidelijke als het noordelijke) geschikt zijn voor de gangbare snelheid van 130 km per uur.

In een later stadium heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu op verzoek van de Metropoolregio Amsterdam en gemeente Weesp nog een extra variant toegevoegd om nader te bestuderen. Het gaat hierbij om een variant waarbij het station op zijn huidige locatie blijft en er een extra spoorbrug -ten zuiden van de huidige bruggen-, over de Vecht gebouwd wordt, zodat de treinen op beide inhaalsporen (zowel het zuidelijke als het noordelijke) de gangbare snelheid van 130 km per uur kunnen bereiken.

Wethouder Heijstee-Bolt van de gemeente Weesp heeft nadrukkelijk gewezen op het belang van de watersport voor Weesp en het feit dat het vaarverkeer onder geen beding ernstiger belemmerd mag worden.

Het openingsregiem van de bruggen en de treindienst worden nog op elkaar afgestemd.

Uitwerking van de varianten

Op 15 februari 2017 is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu besloten om ProRail opdracht te geven om voor deze drie varianten een zogeheten maakbaarheidstoets voor de dienstregeling uit te laten voeren.

Kernvragen bij de uitwerking zijn:

- Met welke variant(en) kan een stabiele en betrouwbare dienstregeling worden gerealiseerd?
- Wat is het effect op de stationsomgeving?
- Wat gaan de verschillende varianten kosten?

ProRail is inmiddels aan de slag gegaan met de uitwerking van de maakbaarheidstoets. Daarbij moet eerst een aanbestedings-traject worden doorlopen. De intentie is om op basis van het mogelijk maken van een betrouwbare dienstregeling, binnen budget en met een goede stedelijke inpassing in de 2e helft van 2018 een keuze te maken voor één variant. Vervolgens wordt dan deze variant verder uitgewerkt.

Globale planning

Eind 2018	Conclusies maakbaarheidstoets dienstregeling tussen 2018-2021 Verdere uitwerking voorkeursvariant inclusief consultatie- en informatiebijeenkomsten
Medio 2021	Besluit voorkeursvariant tussen 2021-2023 Verdere detaillering richting (Ontwerp) Tracébesluit inclusief moment voor formele zienswijze
Eind 2023	Besluit tot realiseren tussen 2024-2027 Voorbereiden realisatie en bouwen

Bovengenoemde planning is afhankelijk van gekozen variant en besluitvorming.

Meer informatie

Deze nieuwsbrief is een gezamenlijke uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Metropoolregio Amsterdam, gemeente Weesp en ProRail.

Rijksoverheid: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/spoor/inhoud/spoorboekloos-reizen

Metropoolregio Amsterdam: www.metropoolregioamsterdam.nl

Gemeente Weesp: www.weesp.nl

ProRail: www.prorail.nl/ovsaal/weesp T 0800 – 7767 245

Disclaimer We hebben de informatie in deze nieuwsbrief met uiterste zorgvuldigheid samengesteld. U kunt geen rechten ontleen aan deze uitgave.
Uitgave mei 2017



Zoekgebied variant huidige ligging



Zoekgebied variant verschoven ligging



Zoekgebied Vechtbrug variant