



Datum **8 oktober 2020**
Kenmerk
Inlichtingen **Rowena Kuijper**
Telefoon **(035) 6926444**
Onderwerp **Dienstregeling Gooicorridor
vanaf dienstregelingsjaar 2029
irt besluitvorming OV SAAL**

Gemeenteraden
Blaricum, Eemnes, Gooise Meren, Hilversum,
Huizen, Laren, Weesp en Wijdemeren

Bijlagen:
-Brief naar de Kamer
- Besluittekst afspraken OV
SAAL

Geachte raadsleden,

Graag informeer ik u over de besluitvorming die heeft plaatsgevonden op 28 september jl. door het Rijk over de bediening van de SAAL corridor (treincorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). Deze dienstregeling heeft effect op de dienstregeling op de Gooicorridor per dienstregelingsjaar 2029. De Kamer is hierover vandaag geïnformeerd, deze brief is bijgevoegd.

OV SAAL besluitvorming

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) van het Rijk is voor zes treincorridors in het land gekeken hoe de frequentie verhoogd kan worden tot 6 intercity treinen per uur. Dat geldt ook voor de SAAL corridor. In april 2019 is gebleken dat het beoogde hoogfrequente dienstregelingsmodel voor OV SAAL niet maakbaar is (dwz ruimte is voor aanleg) binnen de eerder door het Rijk opgestelde kaders van PHS. Daarom is in opdracht van het Rijk verder gezocht naar een maakbaar hoogfrequent dienstregelingsmodel. De meest haalbare variant (ook wel S-baan variant genoemd) die maakbaar is bevat een innovatief vervoersconcept waarbij sprinters en intercity's deels gescheiden worden. Voor deze variant is op 28 september jl. gekozen. Het nieuwe dienstregelingsmodel moet per dienstregelingsjaar 2029 rijden.

In dit nieuwe model rijden intercity's hoogfrequent vanuit Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Zuid en sprinters hoogfrequent van Flevoland en het Gooi naar Amsterdam Centraal. Hierdoor hoeven intercity's de sprinters niet in te halen en zijn de verschillen in rijdsnelheid op het spoor kleiner. Het aantal treinen op het spoor kan hierdoor worden vergroot (m.n. vanuit Flevoland) en daarmee ook het aantal zitplaatsen.

Ook wordt de deur-tot-deur reis voor het overgrote deel van de reizigers korter. Voor slechts een kleine groep is sprake van een langere reistijd. Door deze keuze is er geen spooruitbreiding nodig bij Weesp en ook het station van Weesp hoeft niet grootschalig te worden verbouwd.

Deze tekst in deze brief is met zorg samengesteld. Soms staan in de brief links naar externe websites. Regio Gooi en Vechtstreek is niet verantwoordelijk of aansprakelijk voor de inhoud van deze websites. Lees ook onze [privacyverklaring](#).

Het uitgangspunt voor het gekozen bedieningsmodel is de volgende dienstregeling te rijden op werkdagen per uur tussen 7.00-20.00uur:

- 4 IC's Flevoland – Schiphol (via Amsterdam Zuid)
- 4 sneltreinen Flevoland – Schiphol (via Amsterdam Zuid)
- 4 IC's Schiphol – Hilversum (via Amsterdam Zuid)
- 6 sprinters Almere – Amsterdam Centraal
- 4 sprinters Hilversum/Gooi - Amsterdam Centraal
- 2 sprinters Utrecht – Hilversum – Almere
- 2 goederenpaden Kijfhoek – Bentheim en maatwerk Amsterdam Centraal – Bentheim

Consequenties voor de Gooicorridor

Intercity treinen Gooicorridor

Deze ontwikkelingen betekenen voor Gooicorridor dat per dienstregelingsjaar 2029 2 extra intercity treinen gaan rijden tussen Hilversum en Amsterdam Zuid en Schiphol (daarmee in totaal 4 per uur), echter dat de huidige Intercityverbinding tussen Hilversum en Amsterdam Centraal komt te vervallen. Afhankelijk waar de eindbestemming van de reiziger is in Amsterdam kunnen reizigers in plaats van reizen via Amsterdam Centraal gaan reizen via Amsterdam Zuid. Daar kan men overstappen op de metroverbinding Noord-Zuidlijn en snel op veel locaties in Amsterdam arriveren. Dit geldt echter niet voor reizigers met bestemming verder dan Amsterdam Centraal.

Sprintertreinen Gooicorridor

Vanwege verkortere wachttijd van treinen op Weesp zal de reistijd vanaf de sprinterstations in onze regio richting zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Zuid per dienstregelingsjaar 2029 sneller zijn in vergelijking tot nu. Wel is het zo dat reizigers met bestemming Diemen Zuid, Duivendrecht, RAI, Amsterdam Zuid en Schiphol altijd moeten overstappen op Weesp, wat op hetzelfde perron kan en zonder extra reistijd.

Reizigers direct vanuit Weesp kunnen van meer sprinters per uur gebruik maken dan voorheen.

Inzet op verbeteren nadelige gevolgen Gooicorridor

De nadelige gevolgen voor de Gooicorridor zit met name in de langere reistijd van Hilversum naar Amsterdam Centraal met het wegvallen van de intercityverbinding.

Deze afweging is door het Rijk gemaakt omdat het voordeel voor een grote groep reizigers opweegt tegen het nadeel voor de kleinere groep reizigers. In de aanloop naar het werkelijk rijden van het hoogfrequente model wordt nader bekeken door de betrokken partijen (m.n. Rijk, NS en ProRail) of het mogelijk is om de nadelen zoveel mogelijk in te perken. Zo ook de nadelige effecten voor de Gooicorridor. Na extra lobby vanuit de Regio Gooi en Vechtstreek – waarin wij gezamenlijk hebben opgetrokken met Provincie Noord-Holland en Regio Amersfoort – heeft de MRA zich hard gemaakt in het besluitvormend overleg met het Rijk om de volgende toezegging op te nemen in de besluitvorming:

NS, ProRail en Rijk zullen ieder hun uiterste best doen om het dienstregelingsmodel waar mogelijk te verbeteren. Dit is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder alle treinbewegingen rond Groot Amsterdam. Er blijft gekeken worden naar optimalisatiemogelijkheden binnen de kaders van het dienstregelingsmodel voor de reizigersstromen die geconfronteerd worden met een langere reistijd op de verbindingen naar Amsterdam Centraal uit Almere, Amersfoort en Gooi en in het doorkoppelen van treinen over Amsterdam Centraal naar Haarlem en verder. Hierbij wordt ook de corridor Almere – Utrecht betrokken.

Waar wij mogelijkheden in zien is de optie voor het herrouteren van het goederenvervoer naar elders in het land waarbij extra ruimte op het spoor vrijkomt waarop een intercity op maat gereden zou kunnen worden tussen Amersfoort – Gooi – Amsterdam Centraal. Hierover blijven we verdere lobby voeren ook in trajecten als het Landelijk OV Toekomstbeeld (welke kijkt naar het landelijk treinnet nog later in de tijd). Ook hierin blijven we gezamenlijk optrekken met partijen als provincie Noord-Holland, regio Amersfoort en Provincie Utrecht. Ook zijn hierover inmiddels contacten met verder oostelijk gelegen gemeenten, Apeldoorn, Zutphen en Deventer,, die evenzeer nadeel ondervinden van deze ontwikkeling.

Anders dan deze optie zijn er weinig mogelijkheden om de door ons noodzakelijk geachte ruimte op het spoor te creëren zo heeft ook onderzoek door Movares uitgewezen. Deze, studie is uitgevoerd in opdracht van de Regio Gooi en Vechtstreek en Provincie Noord-Holland afgelopen zomer.

Los van de lobby voor de dienstregeling op de Gooicorridor per dienstregelingsjaar 2029 blijven wij lobby voeren voor verbeteringen op de kortere termijn met als speerpunt de avondfrequentie op de Gooicorridor te verhogen.

Aanvullende besluitpunten binnen OV SAAL rondom Weesp

Naast het toekomstige dienstregelingsmodel zijn er ook specifieke afspraken gemaakt voor ontwikkelingen rondom Weesp, namelijk over de brugopening van de Vechtbrug en de financiering voor geluidsschermen naast station van Weesp.

De afspraak over de brugopening van de Vecht zoals gemaakt in 2013 is nog steeds relevant: het Rijk maakt afspraken met de vervoerder en de regio dat de brugopening van de Vechtbrug bij Weesp voor het vaarverkeer zo wordt ingericht dat vaartuigen met staande mast alleen vóór de ochtendspits, ná de avondspits, en ook overdag in de zomerperiode en in de weekeinden de brug kan passeren. Als de precieze dienstregeling bekend is, worden hierover aanvullende afspraken gemaakt door betrokken partijen.