

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 9 oktober 2020
Datum GS-besluit : 10 november 2020

Vragen nr. 106

Vragen van de heer dr. **M.C.A. Klein** (ChristenUnie) over Opheffen Intercity Amsterdam - Hilversum - Amersfoort

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 9 oktober 2020 door het lid van Provinciale Staten, de heer dr. **M.C.A. Klein** (ChristenUnie), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 7 oktober 2020 verscheen een artikel in het Algemeen Dagblad over het schrappen van de intercity tussen Amersfoort en Amsterdam¹. De opheffing van deze intercityverbinding heeft ook grote effecten op Noord-Hollandse inwoners, met name op reizigers vanaf Hilversum. Ook zal het zorgen voor extra drukte in de sprinters op de Gooilijn. Volgens de kamerbrief² van staatssecretaris Van Veldhoven moet de intercityverbinding worden opgeofferd om hoogfrequent vervoer mogelijk te maken op het traject Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (OV SAAL). In de kamerbrief en het artikel staat dat het besluit is genomen door de staatssecretaris en o.a. "de Metropoolregio Amsterdam". De keuze om de intercity te laten vervallen is in regelrechte tegenspraak met het in november 2019 vastgestelde "Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 NH-FL", waarin onder andere staat: "*Tussen Amsterdam, Hilversum en Amersfoort wordt het spoor optimaal benut met een 2-treinen systeem van 6 IC en 4 SPR. Dit systeem garandeert een goede bereikbaarheid tussen de verschillende deelregio's. Verschillende directe verbindingen vanuit Hilversum met o.a. Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid, Schiphol, Leiden, Utrecht en Amersfoort zijn opgenomen.*" (pagina 40). Ook staat het haaks op het provinciale OV Knooppunten beleid, waarin o.a. wordt ingezet op woningbouw rondom het stationsgebied van Hilversum.

¹ <https://www.ad.nl/amersfoort/intercity-tussen-amersfoort-en-amsterdam-wordt-geschrapt-voortaan-met-de-sprinter~a7f00810/>

²

https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z18172&did=2020D39265

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Inleiding op de vragen:

OV SAAL kent een lange en roerige voorgeschiedenis. Zo was in 2005 nog de insteek om OV SAAL uit te voeren met een 4-sporig Almere. Daarvoor was een budget van 500 mio begroot. In 2010 diende er op het OV SAAL budget te worden bezuinigd. Er werd naar een alternatieve invulling gezocht die uiteindelijk in 2013 leidde tot een voorkeursalternatief vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Een 8-sporig Weesp zou hetzelfde resultaat opleveren als een 4-sporig Almere. Daarnaast betekende dit een forse kostenbesparing. Een 8-sporig Weesp kostte ongeveer 126 mio. Na 7 jaar van onderzoek is gebleken dat een 8-sporig geen gelijkwaardig alternatief is voor een 4-sporig Almere. Het levert nauwelijks iets op bovenop wat er nu rijdt qua aantallen rijden. Er is uiteindelijk door de Staatssecretaris op 28 september 2020 voor een dienstregelingsmodel gekozen waarbij Sprinters en Intercity's deels gescheiden worden. Tussen Flevoland/het Gooi en Amsterdam Centraal rijden hoogfrequent Sprinters en tussen Flevoland/het Gooi en Amsterdam Zuid/Schiphol rijden hoogfrequent Intercity's. Uiteindelijk bleek dit model de meest haalbare optie te zijn. Iets waar de regio zich, hoe teleurstellend ook, uiteindelijk achter heeft geschaard.

Vraag 1:

Bent u het met de ChristenUnie eens dat deze voorgenomen wijziging een enorme verslechtering betekent voor Noord-Hollandse OV reizigers tussen Hilversum –Amsterdam Centraal v.v.?

Antwoord 1:

Uit de studie van OV SAAL blijkt dat deze voorgenomen wijziging nadelen oplevert voor de groep reizigers die tussen Amersfoort/Hilversum en Amsterdam Centraal reizen. Zij worden in 2030 wanneer dit dienstregelingsmodel wordt ingevoerd, geconfronteerd met een langere reistijd. Daarom hebben we erop ingezet om te zorgen dat er de komende tijd onderzoek wordt gedaan naar optimalisatiemogelijkheden op onder andere de verbinding tussen Amsterdam Centraal en Hilversum/Amersfoort om te bekijken hoe de nadelen beperkt kunnen worden.

Vraag 2:

Bent u met ons eens dat het wegvallen van de intercity extra druk zal leggen op de – toch al zeer volle – sprintertreinen op de Gooilijn?

Antwoord 2:

Nee. Er zullen in tegenstelling tot de huidige situatie 4 Sprintertreinen per uur gaan rijden tussen Amersfoort/Hilversum en Amsterdam. Dat zijn er twee meer dan dat er in de huidige situatie rijden. Gelet op de huidige reizigersaantallen zal een Sprinterverbinding van 4 keer per uur in de toekomst ruim voldoende zijn om de reizigersgroei op te vangen.

Vraag 3:

Verwacht u dat de voorgenomen wijzigingen zullen leiden tot een groter of een kleiner aandeel van het OV in het forensenverkeer tussen Hilversum en Amsterdam?

Antwoord 3:

Uit de studie OV SAAL blijkt dat met name het aantal reizigers tussen Amersfoort/Hilversum en Amsterdam Zuid/Schiphol sterk zal toenemen. Dit is een rechtstreeks gevolg van het aanbieden van een hogere frequentie tussen Amsterdam Zuid/Schiphol en Hilversum/Amersfoort.

Vraag 4:

Zou het niet beter zijn om problemen met de bezetting van het spoor op te lossen door verbetering van de infrastructuur dan door een verschraling van de dienstregeling?

Antwoord 4:

Het klopt dat de problemen met de bezetting van het spoor met infrastructurele maatregelen kunnen worden opgelost. Dat zou op deze corridor echter om enorme infra-investeringen vragen. Door bezuinigingen op het OV SAAL budget vanuit het Rijk (het budget was aanvankelijk 500 mio en is teruggebracht naar 124 mio) passen dergelijke maatregelen niet binnen het financieel kader en de doorlooptijd van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarnaast gaat het hier om een andere invulling van de dienstregeling en niet over een verschraling. Het aantal treinen dat op de Gooilijn rijdt blijft immers gelijk aan de huidige situatie.

.

Vraag 5:

Welk gremium van de “Metropoolregio Amsterdam” heeft dit besluit genomen? Zijn daar ook bestuurders uit de Gooi- en Vechtstreek bij betrokken geweest? Was er unaniteit dat deze uitkomst de beste oplossing was?

Antwoord 5:

Het besluit is genomen door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. De leden van het Platform Mobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam zijn teleurgesteld over het resultaat, maar hebben uiteindelijk wel ingestemd met deze meest haalbare optie. De gedeputeerde Mobiliteit heeft intensief overleg gevoerd met de bestuurders uit de Gooi-en Vechtstreek over het in te nemen standpunt.

Vraag 6:

Heeft de gedeputeerde Mobiliteit ingestemd met dit besluit? Hoe heeft hij daarin de belangen van de Noord-Hollands inwoners in de Gooi- en Vechtstreek meegenomen?

Antwoord 6:

Zie het antwoord bij vraag 5. De gedeputeerde heeft zich namens de regio Gooi-en Vechtstreek ingespannen om een toezegging te krijgen van de Staatssecretaris ten aanzien van het doen van onderzoek naar verbetermogelijkheden voor de reizigers die geconfronteerd worden met een langere reistijd of overstaptijd.

Vraag 7:

Staat u nog steeds onverkort achter het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 NH-FL, inclusief de ambitie van 6 IC's op het traject Amsterdam – Hilversum, waar onder direct verbindingen vanuit Hilversum met Amsterdam Centraal en Amersfoort? Op welke manier heeft het schrappen van deze intercity een effect op de realisatie van het toekomstbeeld?

Antwoord 7:

Ja, wij staan nog steeds achter de ambitie zoals verwoord in het Regionaal OV Toekomstbeeld voor de Gooicorridor. Uiteindelijke realisatie van dit beeld hangt af van hoe de reizigersgroei zich ontwikkelt op deze corridor. Er ontstaat ruimte voor groei op deze corridor wanneer het

goederenvervoer dat nu vanuit Kijfhoek via Weesp-Hilversum-Amersfoort naar Duitsland rijdt via de Betuweroute en vervolgens via Oost-Nederland naar Duitsland wordt geleid.

Vraag 8:

Welk effect heeft deze maatregel op de uitvoering van het OV-knooppunten beleid in Hilversum, dat met “ook grote betrokkenheid vanuit Provincie Noord-Holland”³ tot stand is gekomen?

Antwoord 8:

Deze maatregel heeft geen effect op de uitvoering van het OV-knooppunten beleid in Hilversum en op andere stations langs de Gooicorridor. Er is sprake van een intensieve en goede samenwerking waar we ook in de toekomst onverkort mee door zullen gaan.

Vraag 9:

De minister doet in haar kamerbrief een boterzachte toezegging: “*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*”. Aan welke optimalisatiemogelijkheden wordt gedacht? Verwacht u dat deze optimalisaties de opheffing van de intercityverbinding voldoende kunnen compenseren?

Antwoord 9:

Dit was een belangrijke wens vanuit de regio Gooi –en Vechtstreek en daarmee ook van Noord-Holland. Samen met de spoorsector zal er op korte termijn onderzocht worden welke optimalisatiemogelijkheden er mogelijk zijn. Daarbij valt te denken aan maatregelen zoals het vergroten van de baanvaknelheid op bepaalde delen van de corridor of het toevoegen van een ‘IC op maat’ die onderweg een of twee extra tussenstops maakt.

Vraag 10:

Bent u bereid uw invloed aan te wenden om deze beslissing terug te draaien?

Antwoord 10:

Nee. Dit besluit is door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat genomen met instemming van de regio. Het is een Rijksbesluit dat de Staatssecretaris met of zonder de regio kan nemen. Wij zullen erop toezien dat de toezegging gedaan door de Staatssecretaris ten aanzien van optimalisatiemogelijkheden op onder andere de verbinding tussen Amsterdam Centraal en Hilversum/Amersfoort wordt nagekomen.

³ https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Overige_knooppunten