



Aan Directeurenoverleg platform mobiliteit
Van Edwin Konings, voorzitter Strategisch OV- en Spoorcoördinatie
Onderwerp Opdrachtomschrijving studie, processen, problemen en opgaven Gooilijn
Datum 24 augustus 2021

Aanleiding

Het Strategisch OV- en Spoorcoördinatie heeft de opdracht gekregen om over de regionale koers in strategische OV- en spoorprojecten te adviseren, het identificeren van knelpunten en kansen op het gebied van spoordossiers en deze onder de aandacht te brengen.

De Gooilijn is een zeer druk bereden treincorridor. Over de Gooilijn rijden naast sprinters en intercities ook internationale treinen en goederen. Waar op de andere corridors, zoals de Flevolijn nog doorgroei mogelijk is, moet op de Gooilijn alles in het werk worden gesteld om het huidige treinproduct in stand te houden. Terwijl op de Gooilijn ook doorgroei gewenst is en daarnaast met ingang van het dienstregelingsmodel OV SAAL per 2030 de reistijd tussen Hilversum en Amsterdam Centraal zonder ingrepen substantieel achteruit gaat.

ProRail legt in het kader van groot onderhoud de laatste hand aan het verwijderen van wissels en sporen en het ruimer maken van de spoorboog ter hoogte van Naarden-Bussum. De oversteekbaarheid is daardoor verbeterd en de trein kan harder door de boog. Verder is er weinig gebeurd aan de verbetering van de Gooilijn.

Momenteel is er een veelvoud aan studies, beleidsproducten en projecten waarin delen van de Gooilijn centraal staan. Het zijn afgeronde producten, maar ook processen die nog lopen. Voor de korte, maar ook voor de (middel)lange termijn. Een aantal voorbeelden.

-
- In het ROVT (regionaal ov toekomstbeeld) is vastgelegd dat er een 2 treinenstelsel met 6 IC's en 4 sprinters met ook behoud van een IC stop Hilversum Sportpark worden geïntroduceerd. Daarnaast is opgenomen dat de treinverbinding tussen Flevoland en Utrecht versneld moet worden. Verschillende directe verbindingen vanuit Hilversum met o.a. Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid, Schiphol, Leiden, Almere, Utrecht en Amersfoort zijn opgenomen. In het landelijk Toekomstbeeld OV zijn samenhangende keuzes met behulp van menukaarten opgesteld. De hoofdlijn is dat het huidige Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) een basis legt voor de hoogfrequente stedenring. Het verlicht de capaciteitsknelpunten en voegt kwaliteit toe door op verschillende corridors het aantal treinen per uur te verhogen. Richting 2040 is een verdere doorgroei nodig. De IC en de sprinters op de verbinding Amsterdam-Almere/Amersfoort zijn expliciet genoemd. (€5.000 - 10.000 MLN??)

- In het deelprogramma bereikbare steden wordt gewerkt aan bereikbaarheidsmaatregelen om de woningbouwopgave in o.a. Hilversum te ondersteunen.
- Binnen Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) wordt MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area (ABA) uitgevoerd. Verschillende ontwikkelstrategieën voor de ruimtelijke ontwikkeling tussen Almere en Amsterdam worden uitgewerkt, waaronder er gekeken wordt naar de ontwikkeling woningbouw en creëren arbeidsplaatsen in Almere en Noord Hollandse zijde (Amsterdam, Muiden-Krijgsman, Weesp-Weespersluis, Weesp stationsomgeving, Diemen Sniep). In deze studie zal ook gekeken worden naar de bereikbaarheid in dit gebied.
- Provincies NH, Utrecht, NS en gemeenten langs de Gooilijn stellen een ontwikkelagenda op voor de Gooilijn. Deze agenda bevat acties/maatregelen t.a.v. ketenmobiliteit, duurzaamheid, toerisme/ recreatie en verstedelijking voor de stations langs de Gooilijn.
- MRA Verstedelijkingsstrategie
- Naast de verdere verstedelijking in Hilversum en de gehele regio Gooi en Vechtstreek (+11.500 woningen tot 2040 en toename werkgelegenheid) moet ook rekening gehouden worden dat ook verder op de Gooilijn verdere verstedelijking zal plaatsvinden met extra reizigers op de Gooilijn van en naar Gooi en Vechtstreek, Amsterdam of elders in de MRA (o.a. Amersfoort + 23.000 woningen, maar ook verder richting het Apeldoorn, Deventer, Twente. En groei delen Utrecht met reizigers via de Gooilijn). Deels kan dit samenkomen in verlengde van de Verstedelijkingsstrategie MRA bij vorming omgevingsagenda NW NL irt de verstedelijking in provincie Utrecht.
- In SAAL wordt tegen 2030 een hoogfrequente treinbediening doorgevoerd (model II).
- Het ministerie werkt aan versnelling naar het noorden van Nederland.
- Het deltaplan voor de Lelylijn zal ook zijn effecten hebben op de Gooilijn.
- Uit de recent uitgekomen IMA cijfers van het ministerie van I&W die in juli via de minister aan de kamer zijn gestuurd blijken ook (weer) de knelpunten op de Gooilijn. Het blijkt dat sinds afronding en gemaakte afspraken ikv MIRT onderzoek Oostkant Amsterdam er in de tussentijd geen verbeteringen hebben opgetreden voor zowel A1 als Gooilijn.
- Over de Gooilijn rijden goederentreinen. ProRail werkt al jaren aan een tracébesluit voor de goederenroutering in Oost Nederland. Ook dit zal effect hebben op de capaciteit van de Gooilijn. Het proces ligt momenteel stil, maar zal met de groei van het goederenvervoer per trein binnenkort toch afgemaakt moeten worden.
- Het ministerie heeft de ambitie uitgesproken om samen met Duitsland de IC Berlijn te versnellen.
- Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA.

- Samenwerkingsagenda provincie Noord-Holland en Gooi en Vechtstreek. Een van de thema's in de samenwerkingsagenda is netwerkontwikkeling voor een bereikbaar Gooi- en Vechtstreek.
- Samenwerking tussen Regio Gooi en Vechtstreek en Provincie Noord-Holland met de provincies Utrecht, Gelderland en Overijssel en regio's Amersfoort, Foodvalley, Cleantech en Twente naar verbetermaatregelen op de multimodale corridor A1 (zowel weg als (H)OV) met de wens tot start MIRT onderzoek.

Het overzicht ontbreekt echter bij het platform mobiliteit en het gevoel bij de samenwerkende platform mobiliteitspartners is dat er kansen worden gemist voor de korte- en de lange termijn. Het is zelfs mogelijk dat er conflicten optreden in de conclusies en uitwerkingen van de maatregelen. Met als gevolg dat de Gooilijn zeer fragmentarisch en minimaal wordt aangepakt. De deelregio Gooi en Vechtstreek en ook de provincie Noord-Holland geven dit signaal al een tijd af. Mede doordat dit nog niet breed binnen de MRA is opgepakt heeft zich een aparte stuurgroep gevormd rondom de Gooilijn met ook partners in regio Utrecht (en verder), NS en ProRail, welke al e.e.a. in beeld hebben en meegenomen zal worden. Deze stuurgroep kijkt naast ketenreis ook naar knooppuntontwikkeling langs de corridor.

Kortere termijn:

Daarnaast heeft het platform mobiliteit gevraagd of en zo ja onder welke voorwaarden de reistijd van de verbinding Almere – Utrecht verkort kan worden. Van belang is hierbij dat tijdens het bestuurlijk overleg OV-SAAL- met de Staatssecretaris aangegeven is dat gekeken moet worden naar flankerende maatregelen omdat de uiteindelijke OV-SAAL oplossing verre van ideaal is. Bovendien heeft NS onlangs toegezegd om dit vraagstuk in studie te nemen voor de dienstregeling 2024 als één van de optimaliseringsopgaven binnen OV SAAL. In hetzelfde traject OV-SAAL heeft de Staatssecretaris aangegeven te zoeken naar oplossingen voor de achteruitgang op de Gooicorridor met een substantiele reistijdverlies tussen Hilversum en Amsterdam Centraal vooraf aan het ingaan van het dienstgerelingsmodel per 2030. Dit geldt tevens voor Amersfoort.

Daarnaast is er de grote wens vanuit de deelregio Gooi en Vechtstreek, MRA en Provincie Noord-Holland om op korte termijn de avondfrequentie van de sprinters op de Gooicorridor weer terug te verhogen naar de oude frequentie van 4x per uur een sprinter tussen Weesp en Hilversum (Sportpark) en verder, i.p.v. de gedaalde frequentie naar 2x per uur. Deze zorg speelt al sinds het verlagen van de frequentie waardoor meer mensen van trein op auto zijn overstapt.

Doel

In kaart brengen van processen, problemen en opgaven voor de ontwikkeling van het spoorvervoer op de Gooilijn met oplossingsrichtingen en een suggestie voor een vervolgaanpak. Daarbij onderscheid maken voor korte termijn 2025, middellange termijn

2030 en lange termijn 2040. Liggen we op koers met het nastreven van ROVT voor Gooilijn? Of is er aanleiding om bij te sturen naar een nieuw samenhangend ontwikkelbeeld, omdat de mogelijkheden ontwikkeling in termen van geld en tijd de ambities beperken?

Raakvlakken andere processen

De resultaten van deze studie moeten gebruikt kunnen worden om bestaande projecten/programma's/processen te verrijken met de uitkomsten ervan. De studie komt niet in de plaats van deze bestaande trajecten.

Scope

De scope van de studie is gericht op het traject Weesp – Amersfoort. Voor de diepgang van de studie wordt breder gekeken naar het genoemd traject. Vaak hebben processen, problemen en opgaven hun oorsprong elders. Het analyse gebied betreft daarom: Noord Nederland (Flevolijn ev) - Schiphol/ Amsterdam Centraal - Oost- Nederland en Utrecht

Opdrachtgever

Namens het platform mobiliteit zal de MRA OV- en spoorcoördinatie Plus (incl. NS en ProRail) het opdrachtgeverschap uitoefenen. Of opdrachtgeverschap vanuit de Plus haalbaar is zal moeten blijken. Een terugvaloptie is dat NS en ProRail geen medeopdrachtgever worden.

Opdrachtnemer

De heer Marinus van Royal HaskoningDHV vervult de rol als MRA-vertegenwoordiger Landelijk OV Toekomstbeeld en heeft vanwege de afronding van andere projecten binnen dit dossier ruimte in het huidige budget om de studie Gooilijn uit te voeren.

Begeleidingsteam

Naast leden MRA OV- en Spoorcoördinatie Plus worden vertegenwoordigers van de gemeente Hilversum, Gooise Meren, Regio Gooi en Vechtstreek, Gemeente Amersfoort, provincie Utrecht gevraagd deel te nemen. Het begeleidingsteam moet rekenen op 2 uur per week aan begeleiding en deelname aan werksessies.

Budget

Inkomsten 2021		Uitgaven 2021		Gerealiseerd 2021
Standaard bijdragen 4ok per partij	€200.000	OV TKB: bijdrage landelijk traject 2021	€50.000	€50.000
Rest 2020	€2.000	Inhuur Liaison/SAAL opdracht	€52.000	€16.500,00 (week 1 – 21)
		Inhuur LOVT	€100.000,00	€34.250,00 (week 1 - 29)
		Opdracht Arcadis	€0	€1.284,00



Totaal	€202.000,00		€202.000,00	€102.034,00
--------	-------------	--	-------------	-------------

Planning

- Start studie na akkoord directeurenoverleg platform mobiliteit MRA – 8 september
- Oplevering 1 januari

Resultaat

Rapportage ca. 25 pagina's