

Aan: de leden van de Raad en fractiemedewerkers
Betreft: beantwoording vragen inzake Aanpak knelpunten spoorwegen Gooi

ChristenUnie

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hilversum

Hilversum, 8 mei 2017

Betreft: artikel 41 vragen Aanpak knelpunten spoorwegen Gooi

Geacht college,

In uw brief van 26 april jl. informeert u ons over uw gezamenlijke lobby met de gemeente Gooise Meren voor verdiept spoor en het aanpakken van knelpunten bij overwegen. Ook het College van B&W van de gemeente Gooise Meren heeft haar gemeenteraad over dit onderwerp geïnformeerd. Uit deze mededeling blijkt dat het Ministerie van I&M € 7,5 miljoen beschikbaar stelt voor aanpak van het spoor in Gooise Meren en Hilversum.

Dit onderwerp ligt ChristenUnie al jaren aan het hart. In oktober en november 2013 is door onze fracties in de gemeenteraden van Hilversum en Bussum een motie over dit onderwerp ingediend. Strekking van deze motie ¹was dat de gemeenten in 't Gooi gezamenlijk moeten optrekken richting rijk, provincie en Prorail om een werkende oplossing te vinden voor de vertraging en onveiligheid die veroorzaakt worden door spoorbomen die te vaak en te lang dicht zijn. Deze motie is overgenomen door de toenmalige wethouder Boog van Verkeer. Ook de motie van Hart voor Hilversum in 2016 voor een regionale lobby voor verdiept spoor hebben wij van harte ondersteund.

We spreken onze waardering uit voor het feit dat dit college daadwerkelijk samenwerkt met de gemeente Gooise Meren en zijn verheugd dat dit nu leidt tot een financiële bijdrage van het Rijk en mogelijk van andere partijen. Ook waarderen we de inzet van de wethouder voor een verdiepte ligging van de spoorlijn en aanpak van de kleine spoorbomen.

In 2013 maakten we ons echter ook al zorgen over de maatregelen op kortere termijn. Een primair onderdeel daarvan was destijds het weghalen van inhaalsporen bij station Naarden-Bussum. Het effect van deze drastische maatregel op de dichtligtijden van overwegen was volgens de ChristenUnie fracties onvoldoende onderbouwd. Tegelijk zorgt het weghalen van sporen er voor dat minder flexibel op verstoringen kan worden ingespeeld en dat snellere Intercity's langzamere Sprinters niet kunnen inhalen. Alternatieve maatregelen, zoals het versnellen van de vertrekprocedure bij stations, zouden een vergelijkbaar effect kunnen hebben maar werden niet concreet genoemd. Uit berichten in de media leiden wij af dat het weghalen van wissels en sporen nog steeds een optie is.

¹ De motie en meer achtergrondinformatie hierbij is te vinden via onderstaande link:

<https://hilversum.christenunie.nl/k/n6080/news/view/576053/65655/christenunie-trekt-aan-de-noodrem-over-spoorbomen-in-t-gooi.html>

Tegelijk constateren we ook dat de dienstregeling op de Gooilijn sinds december 2016 fors is verslechterd. Dit betreft vooral de Sprinters. Reistijden naar Utrecht en Amsterdam zijn toegenomen (tot 8 minuten extra) en 's-avonds na 20:00 uur rijdt nog maar de helft van het aantal treinen.

Tot slot is een bedrag van € 7,5 miljoen mooi maar slechts zeer beperkt in relatie tot de uitdaging waar we in 't Gooi voor staan, en in relatie tot de investering die elders in de regio en daarbuiten gedaan worden. Het is slechts een begin.

We willen u daarom op grond van Art. 41 RvO een aantal vragen stellen:

- 1) In uw brief heeft u het over verbetermaatregelen voor de korte termijn. Kunt u aangeven welke concrete maatregelen in Hilversum en Gooise Meren worden overwogen?
Gaat het hierbij ook bijvoorbeeld maatregelen rondom de kleine spoorbomen (Hoge Larenseweg) en / of een eventuele fietstunnel bij de HOV/spoorkruising Van Linschotenlaan?
- 2) Maakt het schrappen van (inhaal)sporen onderdeel uit van deze maatregelen?
 - a. Zo ja, kunt u het effect hiervan onderbouwen op:
 - i. de dichtligtijden bij de desbetreffende overwegen;
 - ii. de veiligheid rondom de desbetreffende overwegen;
 - iii. de reistijden van treinen, zowel Intercity's als Sprinters;
 - iv. de mogelijkheid om extra treinen in de dienstregeling op te nemen;
 - v. de mogelijkheid om bij te sturen in de dienstregeling bij calamiteiten?
 - b. Als u deze effecten niet kunt onderbouwen, wilt u dan garanderen dat er geen sporen worden weggehaald voor deze effecten wel in beeld gebracht zijn?
- 3) Op stations in Hilversum is een proef gedaan met aftellers en een nieuwe vertrekprocedure van treinen.
 - a. Is u bekend wat de effecten van deze proef waren op de dichtligtijden van de nabij geleiden overwegen? Zo ja, wilt u deze met ons delen?
 - b. Maakt een verbeterde vertrekprocedure onderdeel uit van de verbetermaatregelen?
 - i. Zo nee, waarom niet?
- 4) Blijft u zich samen met Gooise Meren hard maken voor het volledig opnemen van de spoorknelpunten in 't Gooi in de lopende MIRT-verkenning en een bij de schaal van de knelpunten passende financiële bijdrage vanuit het rijk? Zo ja, op welke wijze doet u dat concreet?
- 5) Wilt u zich samen met Gooise Meren inzetten voor een betere dienstregeling van de treinen in 't Gooi en hier bij NS en het Ministerie van I&M hard voor maken? Het gaat dan concreet om de volgende maatregelen:
 - a. Herstel van reistijden van 't Gooi naar Utrecht en Amsterdam, ook voor Sprinters
 - b. Terugbrengen van treinen in de avonduren tussen Amsterdam en 't Gooi
 - c. Terugbrengen van treinen naar Utrecht Overvecht (bus naar de Uithof)
- 6) Wilt u in de te ontwikkelen Visie Openbaar Vervoer de spoorlijn en de dienstregeling van de treinen opnemen en concrete doelstellingen benoemen?

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Groet,

Jan de Wit
Fractievoorzitter

Walter Brands
Fractiemedewerker

Antwoorden van het college van burgemeester en wethouders d.d. 30 mei 2017

Op 8 mei 2017 heeft de ChristenUnie artikel 41 vragen gesteld aan het college m.b.t. knelpunten op het spoor. Hieronder geven wij u antwoord op uw vragen.

Betreft: artikel 41 vragen Aanpak knelpunten spoorwegen Gooi

In uw brief van 26 april jl. informeert u ons over uw gezamenlijke lobby met de gemeente Gooise Meren voor verdiept spoor en het aanpakken van knelpunten bij overwegen. Ook het College van B&W van de gemeente Gooise Meren heeft haar gemeenteraad over dit onderwerp geïnformeerd. Uit deze mededeling blijkt dat het Ministerie van I&M € 7,5 miljoen beschikbaar stelt voor aanpak van het spoor in Gooise Meren en Hilversum.

Dit onderwerp ligt ChristenUnie al jaren aan het hart. In oktober en november 2013 is door onze fracties in de gemeenteraden van Hilversum en Bussum een motie over dit onderwerp ingediend. Strekking van deze motie² was dat de gemeenten in 't Gooi gezamenlijk moeten optrekken richting rijk, provincie en Prorail om een werkende oplossing te vinden voor de vertraging en onveiligheid die veroorzaakt worden door spoorbomen die te vaak en te lang dicht zijn. Deze motie is overgenomen door de toenmalige wethouder Boog van Verkeer. Ook de motie van Hart voor Hilversum in 2016 voor een regionale lobby voor verdiept spoor hebben wij van harte ondersteund.

We spreken onze waardering uit voor het feit dat dit college daadwerkelijk samenwerkt met de gemeente Gooise Meren en zijn verheugd dat dit nu leidt tot een financiële bijdrage van het Rijk en mogelijk van andere partijen. Ook waarderen we de inzet van de wethouder voor een verdiepte ligging van de spoorlijn en aanpak van de kleine spoorbomen.

In 2013 maakten we ons echter ook al zorgen over de maatregelen op kortere termijn. Een primair onderdeel daarvan was destijds het weghalen van inhaalsporen bij station Naarden-Bussum. Het effect van deze drastische maatregel op de dichtligtijden van overwegen was volgens de ChristenUnie fracties onvoldoende onderbouwd. Tegelijk zorgt het weghalen van sporen er voor dat minder flexibel op verstoringen kan worden ingespeeld en dat snellere Intercity's langzamere Sprinters niet kunnen inhalen. Alternatieve maatregelen, zoals het versnellen van de vertrekprocedure bij stations, zouden een vergelijkbaar effect kunnen hebben maar werden niet concreet genoemd. Uit berichten in de media leiden wij af dat het weghalen van wissels en sporen nog steeds een optie is.

Tegelijk constateren we ook dat de dienstregeling op de Gooilijn sinds december 2016 fors is verslechterd. Dit betreft vooral de Sprinters. Reistijden naar Utrecht en Amsterdam zijn toegenomen (tot 8 minuten extra) en 's-Avonds na 20:00 uur rijdt nog maar de helft van het aantal treinen.

Tot slot is een bedrag van € 7,5 miljoen mooi maar slechts zeer beperkt in relatie tot de uitdaging waar we in 't Gooi voor staan, en in relatie tot de investering die elders in de regio en daarbuiten gedaan worden. Het is slechts een begin.

² De motie en meer achtergrondinformatie hierbij is te vinden via onderstaande link:

<https://hilversum.christenunie.nl/k/n6080/news/view/576053/65655/christenunie-trekt-aan-de-noodrem-over-spoorbomen-in-t-gooi.html>

We willen u daarom op grond van Art. 41 RvO een aantal vragen stellen:

- 1) In uw brief heeft u het over verbetermaatregelen voor de korte termijn. Kunt u aangeven welke concrete maatregelen in Hilversum en Gooise Meren worden overwogen? Gaat het hierbij ook bijvoorbeeld maatregelen rondom de kleine spoorbomen (Hoge Larenseweg) en / of een eventuele fietstunnel bij de HOV/spoorkruising Van Linschotenlaan?**

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders

In gezamenlijkheid hebben de gemeenten van Gooi en Vechtstreek een voorstel ingediend bij de provincie Noord-Holland als beheerder van de regionale middelen. De projecten zijn onderling afgestemd en de gemeenten hebben een prioritering gekoppeld aan de verschillende projecten.

Het OV SAAL MLT inpassingsbudget ad € 20 miljoen incl. BTW (€ 16,5 miljoen excl. btw) is beschikbaar gesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een goede inpassing van het hoogfrequent rijden van de OV SAAL-corridor. Daarvan is ruim € 7,5 miljoen excl. BTW reeds toegekend aan Gemeente Diemen voor het oplossen van een overweg. Dit deel wordt rechtstreeks toegevoegd aan de BDU middelen van de Vervoerregio. Het overige deel ad € 9.060.000,- excl. BTW is toegevoegd aan het provinciefonds van Noord-Holland. Conform afspraak met het Rijk is eerder besloten € 1,5 miljoen excl. BTW te reserveren voor de uitwerking van de regionale Vechtbrugvariant voor de inpassing van de inhaalsporen in Weesp. Het resterend bedrag van ongeveer € 7,5 miljoen excl. BTW wordt verdeeld over de projecten van de gemeenten Gooise Meren en Hilversum:

- Fietsenkelder station Hilversum
- Kleine Spoorbomen Hilversum
- Inpassing nieuwe westelijke entree station Naarden Bussum
- Transformatielocatie fietsenstalling/voormalige garage Albrechtlaan Bussum
- Aanpassen Stationsweg Bussum
- Uitbreiding fietsparkeervoorziening station Bussum Zuid
- Aanpassen wegvakken overweg Comeniuslaan/Zwarteweg Naarden-Bussum
- Het creëren van nieuwe regionale snelfietsroutes

In totaal zal er € 7.560.000 excl. btw voor bovengenoemde projecten uit het OV SAAL MLT inpassingsbudget worden gereserveerd. De middelen worden pas beschikbaar gesteld aan de gemeenten als er een uitvoeringsovereenkomst of iets van gelijke strekking is. Middelen die niet gehonoreerd worden, zullen benut worden voor de spooraanpassingen bij Weesp voor OV SAAL MLT.

Er zijn uit het OV SAAL MLT inpassingsbudget geen middelen beschikbaar voor een eventuele fietstunnel bij de HOV/spoorkruising Van Linschotenlaan in Hilversum

- 2) Maakt het schrappen van (inhaal)sporen onderdeel uit van deze maatregelen?**
- a. Zo ja, kunt u het effect hiervan onderbouwen op:
- i. de dichtligtijden bij de desbetreffende overwegen;
 - ii. de veiligheid rondom de desbetreffende overwegen;
 - iii. de reistijden van treinen, zowel Intercity's als Sprinters;
 - iv. de mogelijkheid om extra treinen in de dienstregeling op te nemen;
 - v. de mogelijkheid om bij te sturen in de dienstregeling bij calamiteiten?
- b. Als u deze effecten niet kunt onderbouwen, wilt u dan garanderen dat er geen sporen worden weggehaald voor deze effecten wel in beeld gebracht zijn?

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders

Nee, het schrappen van (inhaal)sporen maakt geen onderdeel uit van deze maatregelen.

De verwijdering van het emplacement Naarden-Bussum en het verminderen van het aantal sporen van vijf naar twee bieden wel de mogelijkheid en de benodigde ruimte om het station Naarden-Bussum beter toegankelijk te maken. Aan de westkant van het station komt een extra toegang. Reizigers kunnen daardoor makkelijker en sneller de perrons of de uitgangen bereiken. Ook wordt bij de nieuwe ingang voldoende plek gerealiseerd om fietsen neer te zetten.

Naast de aanpassing van het station Naarden-Bussum maakt ProRail de boog tussen het Naardermeer en station Naarden-Bussum ruimer. Hierdoor hoeven treinen niet langer af te remmen; ze kunnen dan sneller rijden, en er kunnen méér treinen rijden. Net als op andere trajecten rijden zij straks ten noorden van station Naarden-Bussum 130 kilometer per uur.

3) Op stations in Hilversum is een proef gedaan met aftellers en een nieuwe vertrekprocedure van treinen.

- a. **Is u bekend wat de effecten van deze proef waren op de dichtligtijden van de nabij geleeden overwegen? Zo ja, wilt u deze met ons delen?**
- b. **Maakt een verbeterde vertrekprocedure onderdeel uit van de verbetermaatregelen?**
 - i. **Zo nee, waarom niet?**

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders

In 2014 is ProRail samen met NS gestart met een proef op de stations Hilversum en Hilversum Sportpark om met een afteller tijdwinst te halen waardoor weggebruikers 17 seconden minder lang per keer hoeven te wachten voor de overwegen (in dit geval Kleine Spoorbomen en Soestdijkerstraatweg). In 2015 is geconcludeerd dat de afteller werkt en de proef is daarmee een succes. Na de proef zijn de aftellers tijdelijk weggehaald, maar in de zomer van 2015 zijn ze weer (permanent) teruggeplaatst

De verbeterde vertrekprocedure is een losstaand project van ProRail en NS en staat los van de verbetermaatregelen waarvoor middelen beschikbaar zijn in het OV SAAL MLT inpassingsbudget.

4) Blijft u zich samen met Gooise Meren hard maken voor het volledig opnemen van de spoorknelpunten in 't Gooi in de lopende MIRT-verkenning en een bij de schaal van de knelpunten passende financiële bijdrage vanuit het rijk? Zo ja, op welke wijze doet u dat concreet?

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders

In het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in het najaar van 2014 opdracht gegeven tot het uitvoeren van het "MIRT Onderzoek Oostkant Amsterdam" (MOOA). Een MIRT-onderzoek is geen MIRT-verkenning, zoals u dit MIRT-onderzoek in uw vraag verwoord.

Een MIRT-onderzoek heeft betrekking op opgaven en/of ontwikkelingen die spelen in het ruimtelijk domein en van rijksbelang zijn of mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Er worden twee typen MIRT-onderzoeken onderscheiden. Het eerste type onderzoek is gericht op ruimtelijke opgaven en/of ontwikkelrichtingen op de middellange of lange termijn die mogelijk rijksbetrokkenheid vereisen. Het andere type onderzoek heeft betrekking op het concretiseren en uitvoeringsgereed maken van reeds lopende gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor beide typen MIRT Onderzoek geldt dat de uitkomst leidt tot een aanscherping van de gebiedsagenda ten aanzien van de betreffende opgave of ontwikkelrichting. Ook kan de uitkomst aanleiding zijn om afspraken tussen de verschillende betrokken partijen te maken met betrekking tot het vervolgproces, een ruimtelijke reservering of een aanpassing van sectorale wet- en regelgeving en normering (zie kader).

Een MIRT-onderzoek is als het ware een pre-verkenning. Een MIRT-onderzoek geeft inzicht in de belangrijkste opgaven en bijbehorende oplossingsrichtingen. In een MIRT-verkenning worden die oplossingsrichtingen concreter uitgewerkt.

Om een MIRT-verkenning te kunnen starten, is zicht op financiering van de te onderzoeken potentiële maatregelen nodig. Is er voldoende draagvlak en geld, dan volgt na een verkenning een planstudie naar bijvoorbeeld een nieuwe snelweg.

Voor MOOA is de analysefase afgerond. De oplossingsfase, waarin het MIRT-onderzoek zich nu bevindt, is hét moment om vanuit de raden aan de bestuurders mee te geven welke scope de oplossingen zouden moeten hebben. De resultaten van de analysefase bieden een opmaat voor het uitwerken van mogelijke oplossingsrichtingen.

In de periode tussen november 2016 en juni 2017 wordt gewerkt aan een gedragen uitvoeringsagenda voor het gebied met een set van mogelijke oplossingen. Deze oplossingen dienen in ieder geval bij te dragen aan een goede doorstroming van het hoofdwegennet aan de oostkant van Amsterdam, met in het bijzonder de A1 tussen de knooppunten Muiderberg en Eemnes. De oplossingen worden tevens beoordeeld op hun bijdrage aan 1) het functioneren van het multimodale mobiliteitssysteem, 2) de bijdrage aan het economisch ontwikkelingspotentieel en 3) de bijdrage aan de opgaven op het gebied van landschap, natuur en water. Per saldo is een vermindering van 10% van de verkeersdruk op de A1 nodig, om het gesignaleerde knelpunt op te lossen.

De resultaten van deze fase bieden een basis voor eventuele afspraken over het vervolg tussen de overheidspartners van rijk en regio. De aard van die afspraken staat niet op voorhand vast, maar hangt af van de uitkomst van het onderzoek en van de bereidheid van de gebiedspartners om vervolg te geven aan – onderdelen van – de uitgewerkte oplossingsrichtingen. Daarom vindt het onderzoek in nauwe samenspraak plaats met de betrokken partners in het gebied.

Voor de spoorknelpunten in 't Gooi geldt dus dat de verbetermaatregelen een substantiële bijdrage moet leveren aan de goede doorstroming van het hoofdwegennet aan de oostkant en de bereidheid van regionale overheden hieraan een financiële bijdrage te leveren.

- 5) Wilt u zich samen met Gooise Meren inzetten voor een betere dienstregeling van de treinen in 't Gooi en hier bij NS en het Ministerie van I&M hard voor maken? Het gaat dan concreet om de volgende maatregelen:**
- a. Herstel van reistijden van 't Gooi naar Utrecht en Amsterdam, ook voor Sprinters**
 - b. Terugbrengen van treinen in de avonduren tussen Amsterdam en 't Gooi**
 - c. Terugbrengen van treinen naar Utrecht Overvecht (bus naar de Uithof)**

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders

a. Reistijden van 't Gooi naar Utrecht en Amsterdam, ook voor Sprinters

In de Dienstregeling 2017 is de reistijd – ondanks de extra infrastructuur rond Amsterdam – in de richting Amersfoort één minuut langer geworden.

In totaal zijn reizigers wel sneller van deur tot deur, maar dat geldt helaas niet voor alle reizigers. Ook voor de inwoners van Hilversum verschilt het effect van persoon tot persoon en is voor het college geen aanleiding om actie te ondernemen.

Sprinter Hoofddorp-Amersfoort Vathorst

In de dienstregeling 2018 doet het volgende zich voor: Wanneer een goederentrein rijdt, krijgt de Sprinter Hoofddorp-Amersfoort Vathorst in beide richtingen mogelijk een drie minuten langer stationnement op Amsterdam Sloterdijk in verband met de capaciteitsaanvraag van goederenvervoerders. Hoe vaak dat zal zijn is op dit moment niet duidelijk. NS ziet in ieder geval dat een grote vervoersspanning zit tussen Schiphol en Amsterdam Centraal. Het laten inwachten van de Sprinter vindt de NS absoluut niet wenselijk voor de reiziger, maar zal naar verwachting sporadisch voorkomen.

Intercity Schiphol Airport – Amersfoort/Enschede

Als gevolg van het “conflict” met de goederentrein rijdt de Intercity Schiphol Airport – Amersfoort/Enschede mogelijk drie minuten later op het traject Duivendrecht – Hilversum. Dit heeft geen gevolgen voor de reistijd tussen Schiphol Airport en Amersfoort. Als een goederentrein rijdt, wordt de Intercity naar Amersfoort vertraagd tussen Duivendrecht en Hilversum om wel weer op de eigen tijd aan te komen.

Sprinter Almere Centrum – Utrecht Centraal

De Sprinter tussen Almere en Utrecht rijdt in de Dienstregeling 2017 tot Almere Centrum. Bovendien is de reistijd van Utrecht Centraal naar Almere Centrum tijdelijk vijf minuten langer geworden. Daarnaast stopt deze trein in beide richtingen niet meer in Utrecht Overvecht.

De reistijdverlenging is een gevolg van de nieuwe landelijke dienstregelingsstructuur in combinatie met het nog niet gereed zijn van de aanpassing van de infrastructuur bij station Naarden-Bussum en de keuze van materieelinzet. De infrastructuuraanpassing van station Naarden-Bussum blijkt randvoorwaardelijk om tot een oplossing te komen, waarbij Utrecht Overvecht door de Sprinters van Utrecht Centraal naar Almere Centrum in noordelijke richting (treinen komende vanuit Utrecht Centraal) weer kan worden bediend en de treinen niet langer hoeven te wachten op Hilversum. Planning is dat werkzaamheden starten in 2018. Naar verwachting is het meeste werk op Naarden-Bussum in de tweede helft van 2019 klaar.

Vanaf juni 2017 gaat NS met Sprintermaterieel rijden tussen Utrecht Centraal en Almere Centrum. Hierdoor wordt het mogelijk om in zuidelijke richting (treinen komende vanuit Almere) deze Sprinter weer te laten stoppen op station Utrecht Overvecht.

b. Terugbrengen van treinen in de avonduren tussen Amsterdam en ‘t Gooi

In de Dienstregeling 2017 is in de avonduren de dienstregeling op de Gooilijn aangepast en rijdt de Sprinter Hoofddorp – Utrecht Centraal niet. U vraagt om het terugbrengen van deze treinen in de avonduren. NS heeft monitoring toegezegd. De resultaten volgen dit voorjaar en de NS heeft aangegeven deze graag met ons te delen

c. Terugbrengen van treinen naar Utrecht Overvecht (bus naar de Uithof)

Zie het antwoord bij het tussenkopje “Sprinter Almere Centrum – Utrecht Centraal” over het halteren van treinen op Utrecht Overvecht. Wat betreft de verbinding richting Utrecht Science Park De Uithof kunnen wij nog toevoegen dat medio 2018 de tram gaat rijden op de Uithoflijn vanaf Utrecht Centraal. Reizigers krijgen daarmee een betere en snellere verbinding met De Uithof.

6) Wilt u in de te ontwikkelen Visie Openbaar Vervoer de spoorlijn en de dienstregeling van de treinen opnemen en concrete doelstellingen benoemen?

Antwoord van het college van burgemeester en wethouders

In december 2014 verleende de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de vervoerconcessie aan NS en de beheerconcessie aan ProRail per 1 januari 2015. Beide concessies hebben een looptijd van 10 jaar. NS rijdt hiermee tot 2025 op het Nederlandse hoofdrailnet.

Elk jaar stelt NS een vervoerplan op voor het komende jaar. In dat plan laat NS zien hoe zij invulling geeft aan de zorgplicht die voortvloeit uit de nieuwe concessie voor het Nederlandse hoofdrailnet. Het plan beschrijft ook de aandachtspunten die de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft geformuleerd in een zogeheten beleidsprioriteitenbrief die jaarlijks wordt verstuurd. NS wil haar diensten blijven verbeteren en beschrijft in dit plan hoe zij de wensen van de reizigers vertaalt naar concrete acties voor het komende jaar (en verder).

In het vervoerplan heeft NS haar ambities en doelstellingen gekoppeld aan concrete acties en prestatie-indicatoren voor het komende jaar, zodat de doelen over de looptijd van de concessie worden behaald. Ten behoeve van het vervoerplan overlegt NS met consumentenorganisaties, decentrale overheden en ProRail.

Deze partijen vraagt NS om advies te geven, vragen te stellen en/of opmerkingen te plaatsen. Deze vragen, adviezen en opmerkingen worden gebruikt om het vervoerplan aan te scherpen en te verbeteren.

De gemeente Hilversum is geen concessieverlener voor spoorvervoer op de Gooilijn, dat is het Rijk. Wel worden wij (in regioverband) geraadpleegd en kunnen wij onze wensen ten aanzien van reistijden en bediening aan NS kenbaar maken. Wij kunnen in onze "Visie Openbaar Vervoer" wel onze visie op papier zetten, maar geen concrete doelstellingen opnemen ten aanzien van de dienstregeling.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Burgemeester en wethouders van Hilversum,

de gemeentesecretaris a.i.,

de burgemeester,

Mr. P.G. Schulten

P.I. Broertjes