



PROVINCIE  UTRECHT



Op het goede spoor

Spooragenda Utrecht

Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1	Waarom een spooragenda? 6
1.2	Wat is de spooragenda? 6
1.3	Leeswijzer 7
2. Provincie Utrecht op en rondom het spoor	8
2.1	De rol van de provincie in het spoorvervoer 8
2.2	Het spoorwernet in de provincie 9
2.3	Belangrijke ontwikkelingen van twee decennia 9
2.4	Internationaal treinvervoer 9
2.5	Goederenvervoer per trein 10
3. De opgaven in de provincie	11
3.1	De bereikbaarheidsopgave 11
3.2	Capaciteitsopgave regionaal spoor 13
3.3	De opgaven voor de mobiliteitstransitie en het klimaat 14
3.4	De opgave voor goederenvervoer per trein 15
4. De ambities op het spoor	16
4.1	ambities en oplossingsrichtingen 16
4.2	Internationale trein als alternatief voor vliegtuig en auto 17
4.3	IC-verbindingen van en naar Utrecht verbeteren 19
4.4	Versterking Leidsche Rijn als OV-knooppunt 21
4.5	Trein als ruggengraat regionaal OV-netwerk 22
4.6	Ontwikkeling van Bus Rapid Transport 25
4.7	Meer samenwerking en meer invloed 26
4.8	Onze ambities tot 2030 in kaart 28
5. Van ambitie naar realisatie	29
5.1	Inleiding 29
5.2	Uitwerking in lopende studies 29
5.3	uitwerking Aanvullende oplossingsrichtingen 31
6. Bijlage 1: Bouwstenen bij oplossingsrichtingen	35
7. Begrippen en afkortingen	46

Voorwoord

Het spoorwegnet in Utrecht is behoorlijk vol. En de ruimte voor extra treinen op het spoor is schaars. NS en ProRail zijn respectievelijk vervoerder óp en beheerder ván het spoor. De provincie is concessieverlener voor regionaal OV en gaat niet direct over spoorvervoer, terwijl we juist willen dat de trein een grotere rol krijgt in de mobiliteit: regionaal, nationaal én internationaal. Dit willen we om de regio optimaal bereikbaar te houden voor alle reizigers, om een gezonde verstedelijking mogelijk te maken en om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en de energietransitie. Er moet dus veel gebeuren om het spoorvervoer goed op de rails te krijgen en te houden, in goede samenhang met het regionaal OV van bus en tram. Daarom: de Spooragenda Utrecht. Met onze ambities, plannen en acties voor het spoorvervoer; binnen, van en naar onze provincie. Samen met de gemeenten, aangrenzende provincies, het Rijk, NS, andere spoorvervoerders en ProRail willen we de komende jaren werken aan vervoer over het spoor, zodat het verder kan groeien in de rol van de ruggengraat van ons regionale OV-systeem. Ook geven we aandacht aan de ontwikkeling van internationale treinen die kunnen bijdragen aan minder vliegverkeer binnen Europa.

Bij het opstellen van deze ontwerp provinciale spooragenda hebben we nadrukkelijk NS, ProRail, het Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Rocov) en gemeenten betrokken. De agenda biedt handvatten voor onderzoek en acties. Die moeten zorgen voor een betere kwaliteit van het spoorvervoer. En dat is nodig, want het spoor is essentieel voor de bereikbaarheid van onze provincie. Het ideaal dat we nastreven is een integraal openbaar vervoersysteem voor de reiziger in onze regio, met naadloze overstappen tussen trein, bus en tram.

Onze ambities bieden veel perspectief: de steden Utrecht en Amersfoort zijn belangrijke, centraal gelegen vervoersknooppunten. Vandaar waaieren spoorverbindingen uit naar een groot deel van Nederland. Intercity's rijden nu al vaak, maar zullen in de toekomst nog vaker moeten gaan rijden en waar mogelijk ook sneller. Regionaal treinvervoer draagt bij aan het ontsluiten van nieuwe woningbouwlocaties, zeker rondom de Regio-poorten die ontwikkeld gaan worden. En ook: internationale treinen verbinden Utrecht in de toekomst meer dan nu rechtstreeks met bestemmingen in bijvoorbeeld Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk.

De procedures voor aanpassing van rails en de aanleg ervan vragen veel tijd. We moeten ons daarom nu al buigen over wat er na 2035 nodig is. Maar daar blijft het niet bij: nadrukkelijk willen we, samen met alle betrokkenen, ook werken aan verbeteringen die op korte termijn mogelijk zijn. Denk aan afstemming van dienstregelingen en marketing, sprinters die vaker gaan rijden waar dat kan en aan meer rechtstreekse, snelle treinen naar Duitsland.

De Spooragenda Utrecht gaat vooral over aanpassing in aanbod en infrastructuur, om vervoer mogelijk te maken. Andere belangrijke aspecten als omgevingshinder, vervoer van gevaarlijke stoffen en aanpak van overwegen zijn op dit moment nog niet belegd in de agenda.

We hopen dat deze ontwerp Spooragenda veel inspiratie geeft om de ambities en plannen die erin staan samen met ons verder uit te werken. En de resultaten daarvan vast te leggen in een bestuurlijk covenant en een ontwikkelplan. Die we via gezamenlijke marketing en communicatie met trots kunnen uitdragen naar reizigers, inwoners en organisaties in onze mooie provincie. Het OV is er voor iedereen. We zijn zeer benieuwd naar uw reactie als spoorpartners in de provincie Utrecht. Deze zullen we gebruiken om later dit jaar een definitieve Spooragenda vast te kunnen stellen. Wij horen dus graag uw concrete opmerkingen en suggesties om straks zo goed mogelijk samen te kunnen werken aan optimale bereikbaarheid, ook per spoor. Kortom, stap met ons in de trein!

Arne Schaddelee,
gedeputeerde Mobiliteit van de provincie Utrecht

Samenvatting

De provincie Utrecht staat voor een grote opgave op het gebied van bereikbaarheid. De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zet de komende decennia door. Tegelijkertijd willen we de unieke Utrechtse kwaliteiten, zoals een gezonde en veilige samenleving, de centrale ligging en een aantrekkelijke leefomgeving, behouden en versterken. Dat vraagt om acties op allerlei gebieden én een schaa sprong in het openbaar vervoer. Het in mei 2022 vastgestelde OV-netwerkperspectief is hierbij het vertrekpunt. Versterking van het spoorvervoer als ruggengraat van het totale regionale OV is een belangrijk onderdeel van de opgave. Tot 2030 richten we ons daarbij vooral op verbeteringen van de treinverbindingen die nog op de bestaande infrastructuur passen: 'benutten'. Maar we zoeken samen met ProRail en NS naar verbeteringen van de railinfrastructuur die daarna nodig zijn om het treinvervoer in de toekomst sneller en frequenter te maken en te zorgen dat er voldoende vervoercapaciteit wordt geboden.

Vanuit de activiteiten die de provincie al ontplooit of nog wil oppakken op gebied van OV en spoorvervoer, is de behoefte ontstaan om alle zaken die op spoorgebied spelen, overzichtelijk samen te brengen en te ordenen. En daarbij aan te geven welke zaken we als provincie, samen met gemeenten, NS, ProRail en andere partijen, de komende jaren graag zouden willen oppakken. Daarom is deze provinciale Spooragenda Utrecht opgesteld. Hierin staat hoe het spoor in de provincie zich zou moeten ontwikkelen, welke ambities we hebben en welke prioriteiten we stellen. Het geeft daarmee richting aan de verbeteringen van het spoorvervoer waar we als provincie, samen met overheden en partijen uit de spoorsector, aan willen werken.

Anders dan bij het regionaal OV is de provincie geen concessieverlener van het spoorvervoer. Onze rol is daarom anders en bestaat vooral uit het participeren in landelijke studies en deelname aan overleggen zoals de landsdelige spoortafel, Toekomstbeeld OV en het concessieoverleg met NS en onze eigen concessiehouders. Ook werken we in U Ned-verband aan woningbouw en het daarbij horende OV, inclusief het spoorvervoer.

Onze provincie ligt centraal in het land en is een 'spin in het web' van het spoorwegnet. Ook Amersfoort is daarin naast Utrecht een belangrijke draaischijf. Realisatie van Randstadspoor heeft gezorgd voor een grote reizigersgroei door nieuwe stations en een hogere bedieningsfrequentie. Het programma hoofdfrequent spoor heeft geleid tot Intercity's uit Arnhem, Eindhoven en Amsterdam die een deel van de week elke 10-minuten

rijden. Verbetering van het internationaal vervoer is nog achtergebleven.

De verstedelijkingsopgave leidt, samen met de noodzakelijke verschuiving van auto naar fiets en OV tot een grote mobiliteitsopgave: er is meer vervoercapaciteit nodig: langere treinen, maar vooral ook hogere frequenties in het regionaal spoorvervoer. Hier ligt hoe dan ook een urgente opgave, en die kan niet wachten tot de realisatie van infrastructuuruitbreidingen ergens na 2035. Ook voor de tussenliggende periode zoeken we gezamenlijk met NS en ProRail naar verbeteringen in de dienstregeling die op de huidige infrastructuur passen. Waar die verbeteringen geen oplossing bieden, zetten we in op beter regionaal OV. Denk aan Bus Rapid Transit (BRT). Volgens de Europese Unie (EU) moet het internationaal treinvervoer zich ontwikkelen tot een concurrent van het vliegtuig en zo bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. De klimaaturgentie wordt nu breder gevoeld en we ondersteunen dit als provincie.

De **ambities het regionale spoor** komen voort uit de ambitie om het OV een grotere rol in de mobiliteit te geven en duurzame mobiliteit te faciliteren. Het gaat om:

1. betere internationale treinverbindingen als alternatief voor vliegtuig en auto;
2. doorontwikkeling van het intercitynetwerk dat voldoende capaciteit heeft, snellere verbindingen naar alle windstreken biedt en maatwerk in bediening van stations om de regionale functie te versterken;
3. ontwikkeling van de trein als ruggengraat van het regionale OV-netwerk, met tot 2035 de focus op benutten en daarna ontwikkeling van de Sprinter tot Randstadspoor 2.0. Met frequenter treinvervoer voor nieuwe woningbouwlocaties nabij stations, meer eigen infrastructuur voor regionale opgaven en waar nodig extra stations en aantrekkelijke overstappunten van auto op trein (P+R-stations - Regiopoorten);
4. ontwikkeling van Bus Rapid Transport (BRT) op verbindingen met voldoende vervoerpotentie. Het gaat hierbij om verbindingen waar het spoor ongeschikt is om voldoende kwaliteit te bieden die kan concurreren met de auto;
5. de ambities die we hebben op het gebied van het spoor, kunnen we alleen waarmaken in samenwerkingen met de partners in de spoorsector: NS en andere vervoerders, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Veel ambities zijn gedeelde ambities. Daarom willen we meer samenwerking en meer invloed op het spoorproduct in de regio; liefst vastgelegd in een bestuursconvenant met de spoorpartners en een bijbehorende ontwikkelagenda.



Van ambities naar oplossingsrichtingen

Betere internationale treinverbindingen

Hierbij ligt onze focus op het verbeteren van de bestaande verbindingen zoals versnellen van de IC Berlijn via Amersfoort en op de langere termijn op het realiseren van meer en snellere treinpaden richting Duitsland via Utrecht en Arnhem.

Doorontwikkeling van het intercitynetwerk

Onze focus ligt hier op het versnellen van bestaande verbindingen en het realiseren van extra IC-stops en/of IC-stations. Dit betreft het realiseren van corridor-gerichte reistijdverkorting van IC's, en het ontlasten van Utrecht Centraal door IC-stops rondom de stad. Aanvullend hebben het aanbrengen van differentiatie in het treinproduct en het bewaken van de positie van Amersfoort in het IC-netwerk voor ons ook hoge prioriteit.

Ontwikkeling van de trein als ruggengraat van het regionale OV-netwerk

Dit vergt een doorontwikkeling naar Randstadspoor 2.0 in alle windrichtingen op de bestaande spoorcorridors. Wat we hieronder verstaan en wat hiervoor nodig is moet nader worden uitgewerkt per corridor. Het gaat

in elk geval om (hoge) frequenties die passen bij de groeiopgave en ontwikkeling naar een beter integraal ov-netwerk.

Ontwikkeling van Bus Rapid Transport (BRT)

Wij delen dezelfde ambitie als het rijk als het gaat om ontwikkeling van Bus Rapid Transit. Wij zien kansen om met de inzet van BRT op korte termijn de ruggengraat van ons regionale OV-netwerk te versterken. De focus moet voor ons liggen op corridors waar BRT een betere kwaliteit verbinding kan bieden dan kan via de huidige OV-verbinding en/of spoorinfrastructuur.

Meer samenwerking en meer invloed op het spoorproduct in de regio

We willen meer en beter samenwerken met IenW, NS en ProRail. Om te komen tot verbeteringen die passen bij de regionale opgaven willen we meer invloed op de dienstregeling dan het recht op inspraak dat we nu hebben, bijvoorbeeld in de vorm van het opstellen van een gezamenlijk ontwikkelplan dat ervoor zorgt dat het spoorvervoer goed aansluit bij de regionale ontwikkeling. In de bijlage beschrijven we de bouwstenen bij de oplossingsrichtingen die we willen uitwerken met een tijdpad. Dit is een eerste voorzet van onze kant voor een ontwikkelagenda spoor.

1. Inleiding

De provincie Utrecht staat voor een grote opgave op het gebied van bereikbaarheid. De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zet de komende decennia door. Tot 2040 zijn er tussen 133.200 en 165.700 nieuwe woningen nodig om die toename op te vangen. Door de omvangrijke verstedelijkingsopgave en de economische groei neemt ook het aantal voertuigen en verkeersbewegingen in onze provincie fors toe.

Utrechtse kwaliteiten

Tegelijkertijd willen we de unieke Utrechtse kwaliteiten, zoals een gezonde en veilige samenleving, de centrale ligging en een aantrekkelijke leefomgeving, behouden en versterken. Dat vraagt om acties op allerlei gebieden én een schaa sprong in het openbaar vervoer. Als we niet ingrijpen, komt de bereikbaarheid in het gedrang. Met als gevolg dat inwoners van de provincie en bezoekers onvoldoende kunnen meedoen aan maatschappelijke activiteiten. Die bereikbaarheid en inclusiviteit (iedereen kan meedoen) wil de provincie graag blijven organiseren; op een duurzame, gezonde en veilige manier. Openbaar vervoer is, naast de fiets, heel efficiënt met ruimte en energie. Daarom zetten we in op fiets en OV, waaronder regionaal spoorvervoer.

De centrale ligging in Nederland maakt onze provincie tot een knooppunt van wegen en spoorverbindingen. Voldoende capaciteit en kwaliteit op het spoor is essentieel voor onze inwoners, voor de bereikbaarheid en voor verplaatsingen die door de provincie heen lopen. Als de provincie Utrecht goed bereikbaar is met de trein, profiteert het hele OV- en mobiliteitssysteem in Nederland daarvan.

1.1 Waarom een spooragenda?

Er gebeurt al veel in onze provincie als het gaat om spoorse zaken. In het Regionaal Toekomstbeeld OV uit 2019 hebben de provincie en de gemeente Utrecht samen met de regio's Utrecht, Amersfoort, Gooi en Vechtstreek, en Food Valley de gewenste ontwikkeling van het OV voor de lange termijn vastgelegd. Hierin is ook veel aandacht voor de ontwikkeling van het spoorvervoer. Provinciale Staten hebben daarnaast op 11 mei 2022 het OV-netwerkperspectief vastgesteld. Hierin is uitgewerkt hoe we het OV-netwerk verder willen ontwikkelen in de periode 2025-2035, met een doorkijk naar 2050. Het spoor staat in het OV-netwerkperspectief genoemd als ruggengraat van het regionaal OV-systeem. Daarom zijn daarin al ambities voor het spoor opgenomen.

Ook werken we in diverse studies aan de verbetering van het spoorvervoer. Dat doen we samen met NS, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Zo nemen we deel aan de corridorstudie Utrecht - Arnhem - Duitsland en de corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitsland. Hoe gaan we in de nabije toekomst op deze corridors het spoorvervoer vormgeven? Daar komt bij: het verwezenlijken van spoorprojecten vraagt om een lange adem. Tussen eerste ideeën en realisatie ligt vaak minimaal 15 tot 20 jaar. Daarom is het nu al van belang om de opgaven voor de periode na 2030 in beeld te brengen.

Behoeft e aan bundeling

Vanuit de activiteiten die de provincie al ontplooft of nog wil oppakken, is de behoefte ontstaan om alle zaken die op spoorgebied spelen, overzichtelijk samen te brengen en te ordenen. En daarbij aan te geven welke zaken we als provincie, samen met gemeenten, NS, ProRail en andere partijen, de komende jaren willen oppakken. Daarom hebben we deze Spooragenda Utrecht opgesteld en onze provinciale positie daarmee bepaald. Hierin staat hoe het spoor in de provincie zich zou moeten ontwikkelen, welke prioriteiten we stellen en waar we als provincie, samen met overheden en partijen uit de spoorsector, aan moeten werken om die te bereiken.

1.2 Wat is de spooragenda?

De Spooragenda Utrecht is een provinciaal beleidsdocument dat een overzicht geeft van alle opgaven en ambities die spelen op het spoor in de provincie Utrecht, en de daaruit voortvloeiende studies. We hebben deze agenda grotendeels samen opgesteld met de gemeenten Utrecht en Amersfoort, de Regio's Amersfoort en Foodvalley, en de netwerkorganisatie U10. We hebben ook NS, ProRail en het ministerie van IenW betrokken en waar mogelijk ambities en acties afgestemd.

Met deze spooragenda brengen we als provincie in beeld wat de verschillende opgaven en ambities in onze regio zijn en hoe deze zich tot elkaar verhouden. Ook stemmen we met bovengenoemde partijen af welke opgaves al voldoende belegd zijn in lopende studies en maken we afspraken maken met hen over of, wanneer en door wie nadere studies worden opgepakt. Bij voorkeur leggen we dit vast in een convenant of samenwerkingsovereenkomst waarin partijen commitment uitspreken over ambities en op te pakken studies. Hoe dit precies vorm krijgt bepalen we mede aan de hand van de reacties op de ontwerp Spooragenda.



Ruimte- en mobiliteitsopgaven

Bij de opgaven gaat het om zaken als de ruimtelijke ontwikkeling, de gewenste verschuiving van autogebruik naar OV- en fietsgebruik (mobiliteitstransitie), het vollopende wegennet en het bieden van mobiliteit aan een ieder die daarvan gebruik wil of moet maken (inclusieve samenleving). Al deze elementen leiden tot groei van het vervoer binnen de provincie, en van en naar de provincie. Deze groei vraagt om meer capaciteit op het spoor en om meer kwaliteit. Met kwaliteit bedoelen we: vaker rijden, kortere reistijden en een meer integraal netwerk. Zodat de trein kan uitgroeien tot de ruggengraat van het OV binnen de provincie. Daar waar de trein die rol niet kan vervullen, zetten we in op de ontwikkeling van het busnet in de vorm van Bus Rapid Transit (BRT): frequent, congestievrij (zonder opstoppingen), snel en comfortabel OV.

Kortom, de regionale spooragenda vormt als uitwerking van het OV-netwerkperspectief een belangrijke leidraad voor onze inbreng en positie in lopende en toekomstige spoorprojecten.

De onderwerpen die in de spooragenda aan de orde komen, zijn:

- beschrijving van het spoorwegennet en ontwikkeling daarvan in de provincie Utrecht;
- de opgaven die op ons afkomen en de betekenis daarvan voor de verschillende spoorcorridors;

- de ambities die we hebben voor de ontwikkeling van het spoor op kortere en langere termijn;
- de vertaling van de ambities in opgaven en de zaken die we moeten onderzoeken.

Deze regionale spooragenda gaat alleen over de ontwikkeling van het vervoer in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling en de mobiliteit. Zaken als aanpak van spoorwegovergangen, hinder van trillingen, externe veiligheid en ontwikkeling van de OV-knooppunten zijn niet in de spooragenda opgenomen. Deze aspecten komen waar nodig bij de uitwerking van projecten aan de orde. Hiervoor lopen aparte programma's van ProRail en de provincie. Mogelijk nemen we deze aspecten in de toekomst ook in de spooragenda op.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst de rol van de provincie Utrecht op het gebied van het spoor en hoe het spoor zich heeft ontwikkeld. Hoofdstuk 3 gaat in op de opgaven in de provincie. Hoofdstuk 4 zoomt in op de ambities die we op het spoor hebben. In hoofdstuk 5 zijn die ambities vertaald naar spoorse oplossingsrichtingen met prioritering met daarbij onder meer vermeld de gewenste resultaten. In hoofdstuk 6 zijn de acties en gewenste resultaten beschreven in de vorm van een uitvoeringsagenda. Tot slot is in hoofdstuk 7 een begrippenlijst opgenomen.

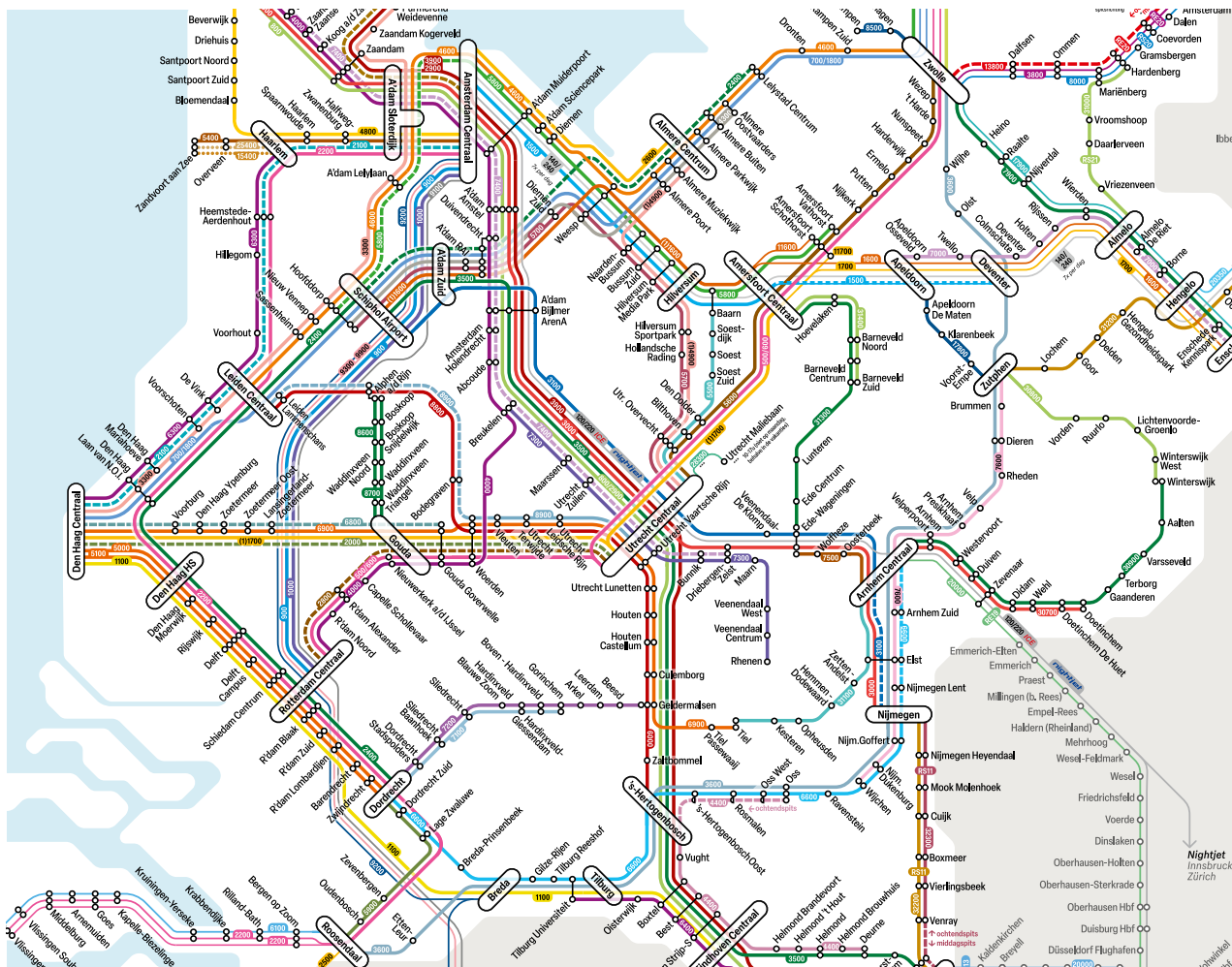
2. Provincie Utrecht op en rondom het spoor

2.1 De rol van de provincie in het spoorvervoer

Anders dan bij het regionaal OV is de provincie geen concessiehouder van het spoorvervoer. Onze rol bestaat vooral uit het geven van advies en het verlenen van inspraak. Op welke manieren dragen we nog meer bij?

- We maken verbeteringen voor NS en ProRail mogelijk via ruimtelijke procedures en beleid.
- We nemen deel aan overleggen met het Rijk, NS, ProRail en andere partijen vanuit onze rol als concessiehouder van het regionaal openbaar vervoer.
- We zijn deelnemer aan de landsdelige spoortafel waar we spoorse zaken op het niveau van landsdelen bespreken met het Rijk.
- We zijn betrokken als budgethouder van het provinciefonds, als wegbeheerder, als concessieverlener van het regionale OV en als coördinator voor OV-knooppunten. Via het knooppuntenbeleid werken we aan betere OV-knooppunten.

- We zijn actief op verschillende onderdelen van het spoorvervoer in de provincie. Zo overleggen we met NS over de dienstregeling en maken we onze wensen kenbaar. Met ProRail werken we aan veiliger overwegen en ontwikkeling van de spoorinfrastructuur. Voor de nieuwe hoofdtrainnetconcessie (HRN-concessie) geven we bij de minister van IenW onze wensen en eisen aan. Belangrijk hierbij is dat we meer invloed willen hebben op de ontwikkeling van die dienstregeling dan nu voorzien. Ook over de afschaling van de dienstregeling die NS recent heeft doorgevoerd, hebben we gereageerd naar NS en de minister.
- We participeren in veel studies over de visie op de ontwikkeling van het spoor op de (middel)lange termijn, zoals de Ontwikkelagenda en het Toekomstbeeld OV van het ministerie.
- Samen met het Rijk en de gemeenten werken we in U Ned-verband aan woningbouw en het daarbij horende OV, inclusief het spoorvervoer.



Kaart 1: Treinverbindingen van en naar Utrecht (bron: NS Spoorkaart 2022).

2.2 Het spoorwegnet in de provincie

Onze provincie ligt centraal in het land en is een 'spin in het web' van het spoorwegnet. Ook Amersfoort is daarin een belangrijke draaischijf. Met aansluitingen en verbindingen vanuit Noord- en Oost-Nederland naar Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Gouda en zelfs richting Berlijn. Vanuit Utrecht rijdt ook de Intercity Express (ICE) naar Duitsland. En sinds kort gaan er ook weer nachttreinen naar Oostenrijk en Zwitserland.

Het ministerie van IenW geeft de hoofdrailnetconcessie uit. Deze concessie gaat over de treindiensten op het hoofdrailnet (Intercity's en Sprinters) en wordt momenteel door NS geëxploiteerd. Daarnaast zijn er twee spoorlijnen die deels in onze provincie liggen en onder een regionale concessie vallen, waardoor regionale vervoerders ze exploiteren:

- de Valleilijn Amersfoort - Ede - Wageningen. Connexxion exploiteert deze lijn in opdracht van de provincie Gelderland. Momenteel loopt er een aanbesteding;
- de Merwede Lingelijn Dordrecht - Leerdam - Geldermalsen, geëxploiteerd door Qbuzz in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

Aantallen treinreizigers

Utrecht Centraal verwerkte in 2019 dagelijks 208.000 treinreizigers en was daarmee dat jaar het drukste station van Nederland. In 2021 waren dat er onder invloed van de coronapandemie duidelijk minder: bijna 115.000. Amersfoort telde in 2019 ongeveer 45.000 reizigers; in 2021 waren dat er iets minder dan de helft, zo'n 20.000 per dag. In 2022 is het aantal reizigers weer gestegen, maar nog niet op het niveau van 2019. Soest is binnen de provincie het station met de minste instappers, ongeveer 100 per dag. Kaart 1 laat een uitsnede zien uit de spoorkaart van NS. Die maakt duidelijk hoeveel verbindingen er zijn; elke lijn staat voor een treindienst die elk half uur rijdt. In de dienstregeling 2023 rijdt NS overigens, tijdelijk, minder treinen als gevolg van personeelstekort.

2.3 Belangrijke ontwikkelingen van twee decennia

Een belangrijke ontwikkeling van de laatste twintig jaar is de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de realisatie van het netwerk van voorstadtreinen Randstadspoor. Ook zijn er verschillende nieuwe stations geopend in de provincie en is Utrecht Centraal volledig vernieuwd. De nieuwe stations hebben ervoor gezorgd dat nieuwbouwlocaties aan het spoor, zoals Vathorst en Schothorst in Amersfoort, Utrecht Zuilen en Leidsche Rijn, en Houten Castellum, per trein bereikbaar zijn.

Voor de realisatie van Randstadspoor is in de afgelopen twintig jaar fors geïnvesteerd in het verbreden van diverse trajecten naar vier sporen, in fietsenstallingen, wisselverbindingen, beveiliging en keerspoeren. Daardoor is het nu mogelijk dat er elke tien minuten een Intercity rijdt op de corridor Eindhoven - Utrecht - Amsterdam en Arnhem - Utrecht - Amsterdam. De Sprinters hebben nog maar beperkt kunnen profiteren van de nieuwe infrastructuur: van Utrecht naar Driebergen - Zeist, Breukelen, Geldermalsen en Veenendaal rijden maximaal vier Sprinters per uur met een ongelijk interval. In de oorspronkelijke plannen waren zes Sprinters per uur voorzien: elke 10 minuten een trein. Wat ons betreft wordt dat zeker in de spitsuren alsnog gerealiseerd.

Reizigersgroei

De onderzoeken naar het Randstadspoor voorspelden al een grote reizigersgroei door nieuwe stations en een hogere bedieningsfrequentie. Dit is ook in de praktijk bewezen: de Sprinterstations tussen Houten en Woerden groeiden de afgelopen jaren meer dan 65%: van 30.000 instappers per dag in 2013 naar ruim 50.000 instappers in 2018. De verwachting is dat het aantal reizigers richting 2030 sterk blijft groeien: tussen 37 en 77% (prognoses van de Integrale Markt- en Capaciteitsanalyse (IMA)).

2.4 Internationaal treinvervoer

De Intercity Express (ICE) van Amsterdam naar Frankfurt rijdt via Utrecht. De IC Berlijn van Amsterdam naar Berlijn rijdt via Amersfoort. Het aantal verbindingen en reistijden vanuit de provincie zijn weergegeven in figuur 1. Ook heeft Utrecht twee dagelijkse nachttreinen: naar Zürich, Wenen en Innsbruck. De startup European Sleeper start vanaf mei 2023 met een nachttrein naar Berlijn. De bedoeling is dat die vanaf 2024 doorrijdt naar Praag.

Vanaf de dienstregeling 2024 zet NS in op versnelling van de IC Berlijn met ongeveer een half uur. Dat kan door het gebruik van ander materieel, het vervallen van het wisselen van de locomotief aan de grens en het verminderen van het aantal stops in Duitsland. Vanuit Amersfoort ben je dan in iets meer dan vijf uur in Berlijn.

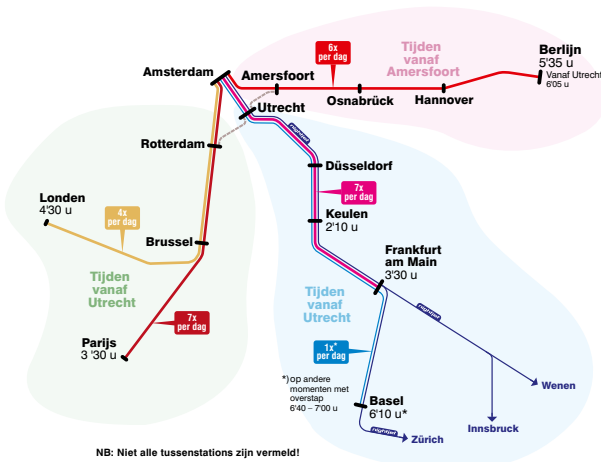
Ondanks grote ambities van NS en overheden is de verbinding per ICE al bijna 20 jaar vrijwel ongewijzigd. De capaciteit schiet inmiddels op sommige momenten tekort. De kwaliteit van ICE staat bovendien onder druk door de drukte op het baanvak Utrecht - Arnhem - Keulen.

Aandacht voor klimaatverandering

De aandacht voor de klimaatverandering heeft de afgelopen jaren ook geleid tot een sterke groei van het internationaal treinvervoer. In 2019 groeide het vervoer in de IC naar Berlijn nog met 16%. De verwachting is dat die groei, na een dip door de beperkingen van de coronamaatregelen, doorzet. Voorwaarden waaronder

het internationaal treinvervoer zich goed kan ontwikkelen zijn: goede dienstverlening, betrouwbare exploitatie en concurrerende prijzen.

veel hotspots op het gebied van kennisontwikkeling en bedrijven met elkaar. Daarnaast bieden ze een alternatief voor vliegen over afstanden tot zo'n 750 kilometer binnen Europa. Hiermee kunnen we een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen.



Figuur 1: Reistijden en aantal treinen per dag voor internationale treinverbindingen vanuit Utrecht (bron: NS International reisplanner, najaar 2022).

Belang internationale treinverbindingen

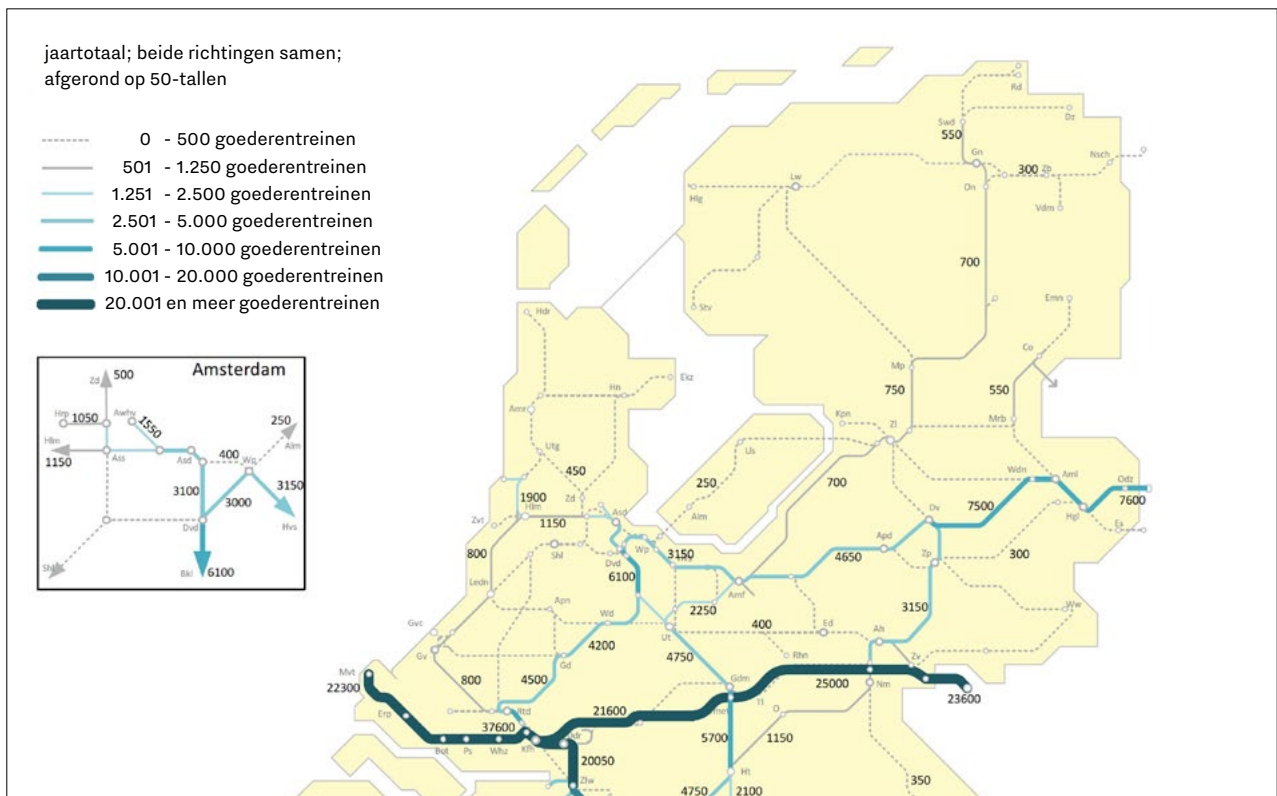
Internationaal treinvervoer is in principe een vrije markt. Tegelijkertijd zijn er nog steeds weinig nieuwe vervoerders en zijn er geen nieuwe verbindingen tot stand gekomen over langere afstanden vanuit Nederland. De ruimte op het spoorwagennet is zeer beperkt. Dat komt omdat veel treinpaden al zijn gereserveerd voor Intercity's en Sprinters. Voor Utrecht is een goede internationale treinverbinding van groot belang: de treinen verbinden

2.5 Goederenvervoer per trein

De belangrijkste goederencorridors in onze provincie zijn op dit moment:

- van Rotterdam via Woerden, Breukelen en de Gooilijn naar Amersfoort, Noord-Nederland en Noord-Duitsland via Bad Bentheim (Goederen Noordoost-Nederland (GNOE));
- van Amsterdam via Breukelen en vanaf Amersfoort en Utrecht richting 's-Hertogenbosch.

Om goederentreinen enigszins flexibel te kunnen inpassen tussen de vele reizigerstreinen, wordt elk uur ruimte voor één of twee goederentreinen vrijgehouden. Die rijden echter lang niet altijd, maar beperken wel de mogelijkheden voor extra reizigerstreinen. Meer flexibiliteit hierbij is dringend gewenst, om in drukke uren meer reizigerstreinen te kunnen laten rijden. Kaart 2 geeft het aantal goederentreinen in 2021 weer. Tussen Utrecht en Woerden, van Utrecht naar Hilversum en Baarn, en op de Valleilijn rijden helemaal geen goederentreinen. In 2021 reden er tussen Amersfoort en Apeldoorn 4.650 goederentreinen, tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch waren dat er 4.750. Het traject tussen Breukelen en Abcoude was met 6.100 goederentreinen het drukste baanvak in onze provincie.



Kaart 2: Het aantal goederentreinen in 2021 (bron: Jaarrapport 2021 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, ProRail)

3. De opgaven in de provincie

De provincie Utrecht staat de komende jaren voor grote opgaven. De bereikbaarheid van onze provincie, de verstedelijking, de capaciteit op het spoor, de mobiliteitstransitie, de klimaatverandering en de oplossingen voor het goederenvervoer per trein vragen om visie en gezamenlijke daadkracht. Onze opgaven op een rij.

3.1 De bereikbaarheidsopgave

Utrecht is de draaischijf van Nederland en mede daarvoor bij uitstek een ontmoetingsplek. Zo'n acht miljoen mensen zijn in staat om binnen 45 OV-minuten te komen bij de best bereikbare plek van Nederland: Utrecht Centraal. Maar kan het station deze status blijven behouden? Want als gevolg van demografische en economische ontwikkelingen neemt de mobiliteit toe. De wegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer raken aan de grens van hun capaciteit. En dat terwijl de ruimte voor uitbreiding schaars is. De Integrale Markt- en Capaciteitsanalyse (IMA) die het Rijk heeft uitgevoerd, laat zien dat zes van de elf nationale, urgente capaciteitsproblemen (op de weg en op het spoor) in 2040 in onze provincie zijn.

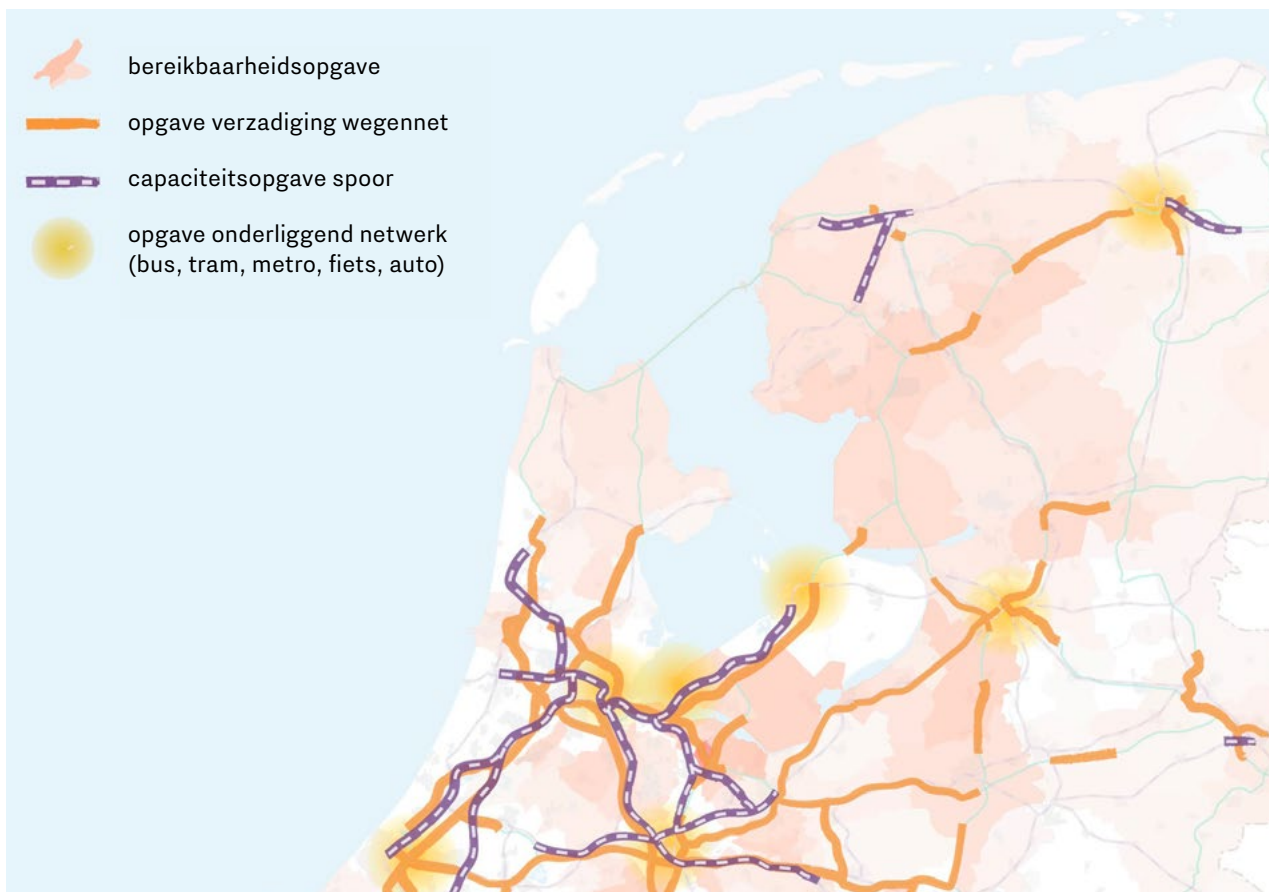
Onderzoek naar groei en knelpunten

Het Rijk onderzocht met de IMA welke mobiliteitsgroei er optreedt en waar knelpunten ontstaan in het wegennet, spoorwagennet en OV.

Uit de berekeningen blijkt dat het wegennet en spoorwagennet vollopen, terwijl er in de IMA nog geen rekening is gehouden met mobiliteitsbeleid richting fiets en OV. De IMA is beleidsarm: er zijn in principe geen nieuwe maatregelen in opgenomen. Kaart 2 laat voor het richtjaar 2040 zien op welke plaatsen knelpunten optreden voor weg en spoor. De provincie en de gemeenten wensen een verschuiving van gebruik van de auto naar OV en fiets. Dat gaat leiden tot meer knelpunten op het spoor dan waarmee de IMA rekening houdt. De groei voor met name Sprinters valt dan naar onze verwachting duidelijk hoger uit.

Goede bereikbaarheid voor iedereen

Het oplossen van toekomstige knelpunten op het spoor zorgt voor voldoende vervoercapaciteit. Maar dat is niet genoeg. We willen dat iedereen het OV kan gebruiken: daarom moet het beter toegankelijk worden. Voor het regionaal OV wordt hier al volop aan gewerkt.



Kaart 3: Overzicht van de knelpunten op de weg, in het regionaal OV en op het spoor in 2040 (bron: IMA, kaartbeeld scenario hoog).

Afstemming tussen spoor en regionaal OV is hierbij erg belangrijk: het zijn nu nog teveel gescheiden systemen met elk hun eigen kwaliteiten. De overstap tussen regionaal en landelijk OV kent fysieke (bv. het in- en uitstappen en verplaatsen) en mentale uitdagingen (bv. in- en uitchecken, de weg vinden). Goede bereikbaarheid voor iedereen vraagt een goede afstemming van dienstregelingen, marketing en communicatie.

De Verstedelijkingsopgave

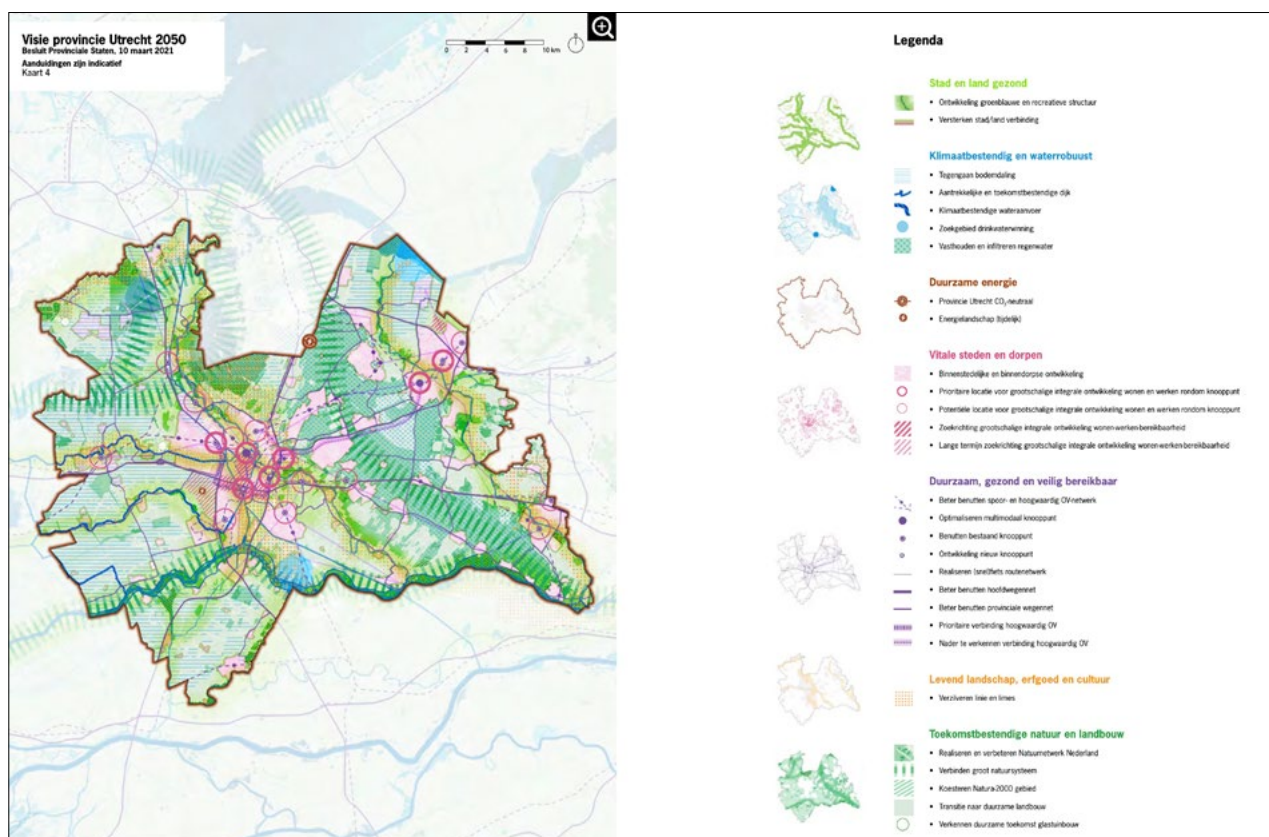
Onze provincie is aantrekkelijk om in te wonen en werken. De grote steden Utrecht en Amersfoort, en ook de andere steden en dorpen in de provincie, zijn populaire vestigingsplaatsen voor inwoners en bedrijven, en ze groeien snel. Regio Utrecht en Regio Amersfoort behoren ook tot de meest gespannen woningmarktregio's in Nederland; er is een groot tekort aan woningen. En door het toenemend aantal huishoudens houdt de druk op de woningmarkt aan.

Voor de periode tot 2040 moeten er 133.200 tot 165.700 extra woningen komen; tot 2050 gaat het om 170.000 tot 202.000 woningen erbij. Op kortere termijn zijn op verschillende locaties woningbouwontwikkelingen zichtbaar, vooral rond stations. Zo wordt er stevig gebouwd in Leidsche Rijn, Zuilen, de eerste deelgebieden in de Merwedekanaalzone, Overvecht, Nieuwegein, Maarssen, Houten, Woerden en Amersfoort Hoefkwartier.

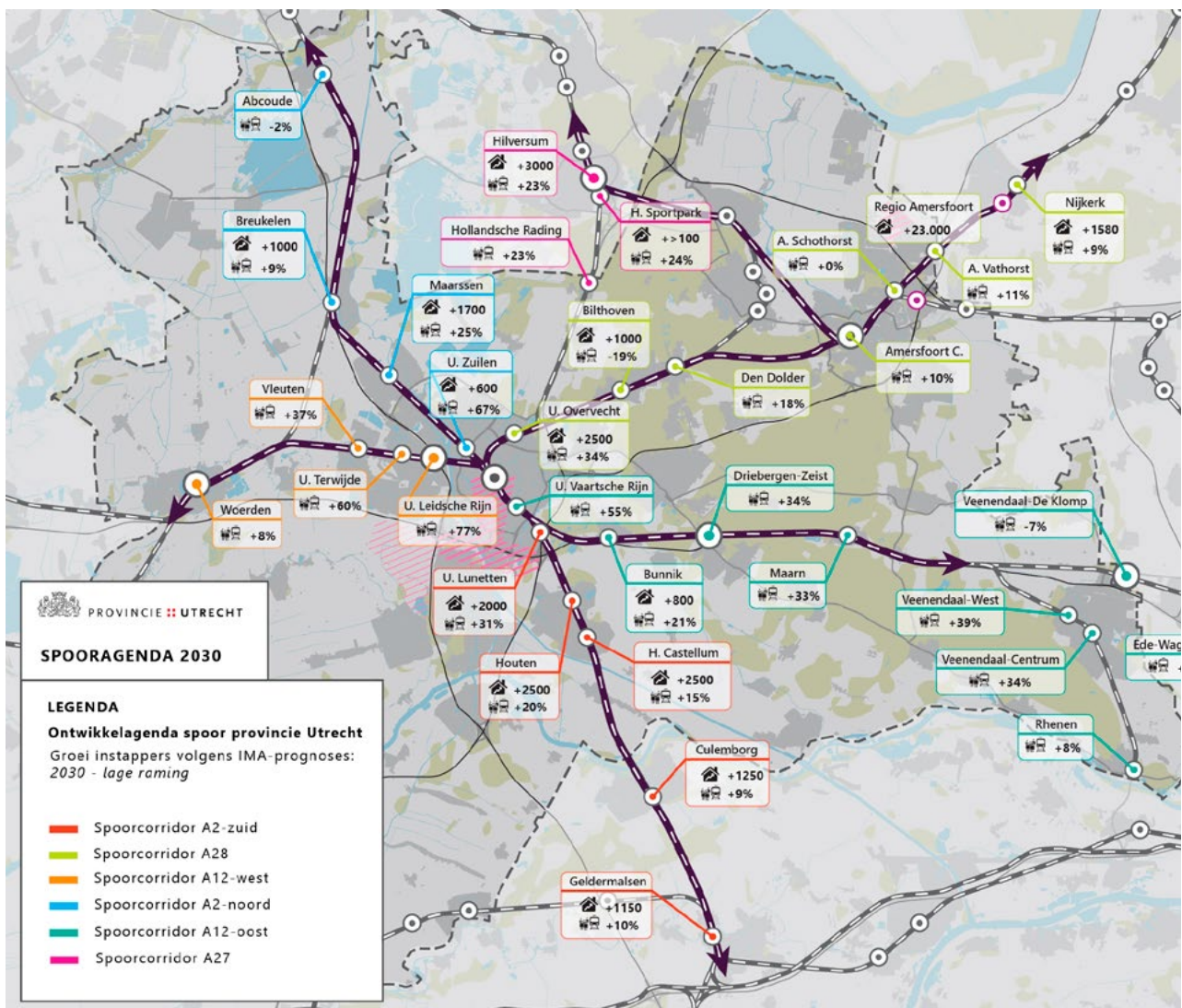
Langere termijn

Voor de langere termijn zetten we in op andere, grootschalige ontwikkellocaties. Denk aan Groot Merwede/A12 zone, Regiopoorten, Veenendaal-De Klomp en spoorzone Amersfoort. Voor Amersfoort zijn grote nieuwbouwlocaties nabij Amersfoort Centraal en Schothorst (De Hoef) voorzien. Het rapport Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort 2030-2040 (september 2021) schetst de gewenste ontwikkeling van de thema's wonen, werken, mobiliteit, landschap en energie. Het grootste deel van de woningen komt in gebieden die al goed met het OV bereikbaar zijn: rondom Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst (de Hoef). Inmiddels wordt dit Ontwikkelbeeld geactualiseerd. Voor Regio Foodvalley gaat het in eerste instantie om woningen rondom het station Veenendaal Centrum, en op termijn in Veenendaal-Zuid en buiten de provincie in Barneveld-Noord.

Binnen Regio Utrecht is voor de netwerkorganisatie U10 de visie op ruimtelijke ontwikkeling vastgesteld in het Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040. Daarin staat dat grote, nieuwe woningbouwlocaties rond de zogenaamde Metropoolpoorten liggen, aan de randen van het stedelijk gebied van Utrecht. Bijvoorbeeld rond HOV-knooppunt Westraven, rond spoorknooppunt Leidsche Rijn Centrum én rond de Regiopoorten: de stationslocaties in de regio waar veel potentie is voor verstedelijking. In de Omgevingsvisie 2050 van de provincie (zie kaart 3) hebben we de ontwikkelingen op tal van terreinen benoemd. Hierin komen ook de regionale ontwikkelingen terug.



Kaart 4: Beeld Omgevingsvisie provincie Utrecht (bron: Omgevingsvisie).



Kaart 5: Groei van het aantal woningen en treinreizigers tussen 2018 en 2030 (lage raming), (bron: IMA).

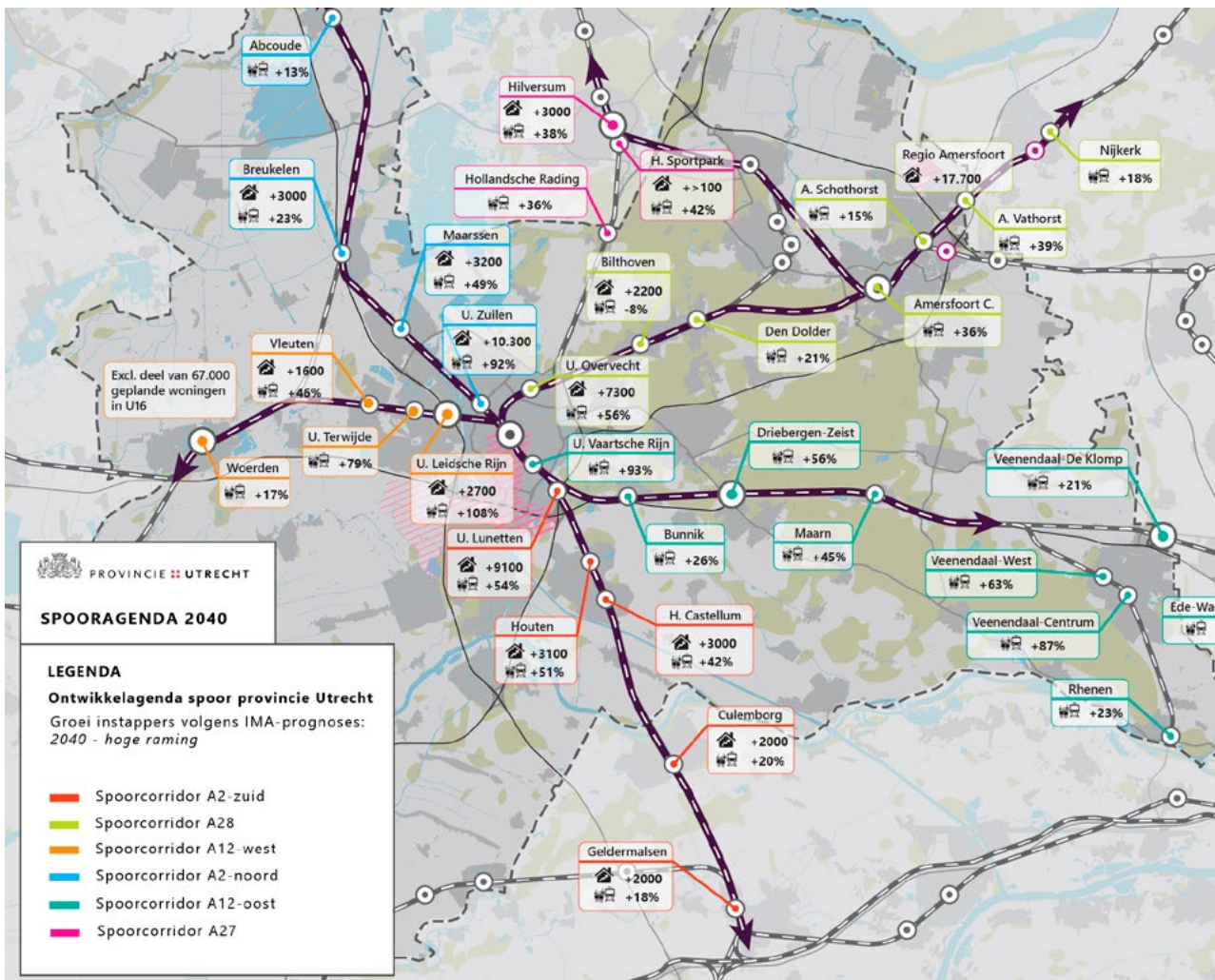
Meer woningen, meer mobiliteit

De woningbouw en de economische ontwikkeling zorgen voor meer mobiliteit. Al die verkeersbewegingen kunnen lang niet allemaal over de weg. Verbreden van bestaande wegen is niet echt een realistische optie; het versterkt alleen maar de groei van het autogebruik. Het OV en de fiets moeten de dragers worden van de mobiliteit. We vinden het daarbij belangrijk dat er vanaf de start van woningbouw in een nieuw gebied goed OV beschikbaar is. De vervoerscombinatie spoor/fiets is voor reizigers aantrekkelijk. Voorwaarde is dan wel dat de trein voldoende capaciteit en kwaliteit biedt. Daarvoor zijn er, naast langere treinen, ook meer treinen nodig. Op die manier kan de trein aantrekkelijker worden voor de reiziger. Hiervoor moet ruimte op het spoor komen. Waar de trein niet of niet tijdig kan voorzien in de noodzakelijke kwaliteit, moeten we kijken hoe het busnetwerk een oplossing kan bieden. Bijvoorbeeld in de vorm van U-link verbindingen of Bus Rapid Transit.

3.2 Capaciteitsopgave regionaal spoor

In de Integrale Markt- en Capaciteitsanalyse (IMA) is ook een prognose gemaakt van de groei van het aantal treinreizigers tussen 2018 en 2030 en 2040. De kaarten 4 en 5 laten de groei zien van het aantal woningen en van instappers op stations in de provincie, plus een aantal stations net daarbuiten van 2018 tot 2030 en 2040. Hierbij is voor 2030 uitgegaan van de lage raming en voor 2040 juist van de hoge raming. Daarmee geven deze kaarten een goed beeld van de bandbreedte. De grootste groeiers tot 2030 zijn Leidsche Rijn (met 77%) en Utrecht Terwijde (met 60%). Station Veenendaal Centrum kent ook een behoorlijke toename van reizigers, rond 35%. Veenendaal-De Klomp laat in de analyse juist een lichte teruggang zien. In de IMA zit echter niet de beoogde verstedelijking. We kunnen dus verwachten dat de groei nog toeneemt.

De grootste groeiers wat betreft het aantal reizigers tot 2040 zijn Leidsche Rijn (met 108%), Vaartsche Rijn (93%) en Utrecht Terwijde (79%). Veenendaal kent met 87% groei ook een enorme toename. Amersfoort Centraal



Kaart 6: Groei van het aantal woningen en treinreizigers tussen 2018 en 2040 (hoge raming), (bron: IMA)

en Vathorst groeien met 36 tot 39%, Houten en Houten Castellum met 42 tot 51%.

Hogere frequenties

Het aantal Intercitytrajecten groeit ook hard en telt in absolute omvang meer reizigers dan de Sprinters. Om de toekomstige capaciteitsknelpunten op te lossen, moeten er meer Intercity's gaan rijden. Daardoor is er, zonder extra infrastructuur, geen ruimte om ook de Sprinters vaker te laten rijden. De inzet van langere treinen moet de capaciteitsknelpunten wat betreft de Sprinters oplossen. Volgens de berekeningen uit de IMA past dat nog net.

Punt is echter dat de berekeningen uit de analyse beleidsarm zijn. Dat wil zeggen: er is niet gerekend met maatregelen die nodig zijn om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken. Toch zijn er ook zonder die maatregelen hoge groeicijfers te zien (zie vorige paragraaf). Wat ons betreft maken de hoge groeicijfers uit de IMA al duidelijk dat er naast meer capaciteit ook meer kwaliteit nodig is. De hoge groei moet volgens ons een vertaling krijgen in hogere frequenties, ook van Sprinters. Dat is ook noodzakelijk om verdere regionale groei te faciliteren.

Zo kunnen we de mobiliteitstransitie mogelijk maken en een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstellingen. Daarom blijven we dat agenderen bij partijen als NS, ProRail en het ministerie van IenW.

3.3 De opgaven voor de mobiliteitstransitie en het klimaat

Het gebruik van fossiele brandstoffen versnelt de klimaatverandering. Ook daarom zetten we in op verschuiving van de auto naar het OV en de fiets. De combinatie OV-fiets is qua energie- en ruimtegebruik het meest efficiënte vervoerssysteem. Verschuiving van het autogebruik naar OV- en fietsgebruik leidt tot extra reizigers in het OV. Het MIRT-onderzoek 'Utrecht Nabij' en het Ontwikkelbeeld Amersfoort 2030-2040 onderstrepen de noodzaak van een mobiliteitstransitie. Die omvat:

- minder afhankelijkheid van de auto;
- stimuleren van actieve mobiliteit;
- een samenhangend OV-netwerk;
- een robuust opgebouwd wegennet.

In het buitengebied zijn bij de mobiliteitstransitie andere keuzes nodig dan in het stedelijk gebied. Het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit is voor ons een essentieel onderdeel van de transitie. De Mobiliteitsstrategie die U Ned heeft opgesteld (17 oktober 2022) geeft aan dat de mobiliteitstransitie nodig is om de groei van huishoudens en arbeidsplaatsen goed op te vangen. Dit in combinatie met een verbetering van de leefkwaliteit en van de duurzaamheid.

Onze verwachting is dat het gebruik van het OV (en dus ook van het spoor) hierdoor meer groeit dan de IMA voorspelt. Want mensen gaan op zoek naar alternatieven als de vertraging op de weg toeneemt. Hier ligt hoe dan ook een urgente opgave, en die kan niet wachten tot de realisatie van infrastructuuruitbreidingen ergens tussen 2035 en 2040. Voor de tussenliggende periode hebben we daarom ook voorstellen gedaan voor verbeteringen van het regionaal spoorvervoer binnen de huidige infrastructuur. Waar die verbeteringen geen oplossing bieden, zetten we in op beter regionaal OV. Denk aan Bus Rapid Transit (BRT).

Bijdragen aan klimaatdoelstellingen

Volgens de Europese Unie (EU) moet het internationaal treinvervoer zich ontwikkelen tot een concurrent van het vliegtuig en zo bijdragen aan de klimaatdoelstellingen. Nog veel meer dan nu. Deze opgave heeft de afgelopen jaren geleid tot verschillende studies en initiatieven. De uitgangspunten daarvan zijn nu duidelijk anders dan pakweg 10 tot 15 jaar geleden. Iedereen voelt inmiddels de klimaaturgentie. Dit leidt tot meer ambitie en concrete initiatieven van overheden en vervoerders. In Frankrijk en Oostenrijk zijn vluchten over kortere afstanden zelfs verboden als de trein een goed alternatief biedt. Ook hier ligt in elk geval een urgente opgave die niet kan wachten totdat er ergens tussen 2035 en 2040 meer railinfrastructuur gerealiseerd is. Daarom zetten we ook in op verbindingen die op de huidige infrastructuur al kunnen: zoals een ICE die vaker rijdt en een snellere IC naar Berlijn.

3.4 De opgave voor goederenvervoer per trein

Op 25 maart 2022 verscheen de notitie 'Opgave, Afbakening en Omgeving (OAO) voor de Goederencorridor Noordoost-Europa', kortweg GNOE. De opgave is om voor het goederenvervoer tussen Rotterdam en Noordoost-Europa een route te faciliteren met zo min mogelijk omgevingshinder. Voor de goederentreinen op de route Gouda - Woerden - Breukelen - Weesp - Amersfoort - Deventer betekent dit dat wij als provincie zo snel mogelijk een alternatieve route moeten vinden. De woningbouwopgave dwingt af dat er meer ruimte komt voor reizigerstreinen, met name op de Gooilijn en tussen Breukelen en Utrecht. Bij de juiste keuzes in het project GNOE (andere routes voor goederentreinen) ontstaat er ook in de provincie Utrecht meer capaciteit om reizigersgroei op het spoor op te vangen. Dat kan niet wachten op een eindoplossing van het project, die misschien pas in 2040 is gerealiseerd.

Het Rijk start in 2023 een onderzoeksprogramma om de oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Dit is een ingewikkeld traject waarbij veel belangen spelen. De voordelen gaan niet direct vallen op de plek waar de nadelen terechtkomen. Een andere goederenroute heeft bijvoorbeeld impact in Gelderland, terwijl er op de Gooilijn rondom Rotterdam en binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) ruimte vrij komt voor extra Sprinters of Intercity's. Wij vinden dat een andere route van het goederenvervoer naar Noordoost-Europa hoog op de agenda moet blijven. En dat we ook voor de kortere termijn al moeten inzetten op treinpaden voor goederentreinen via andere, bestaande routes.

4. De ambities op het spoor

4.1 ambities en oplossingsrichtingen

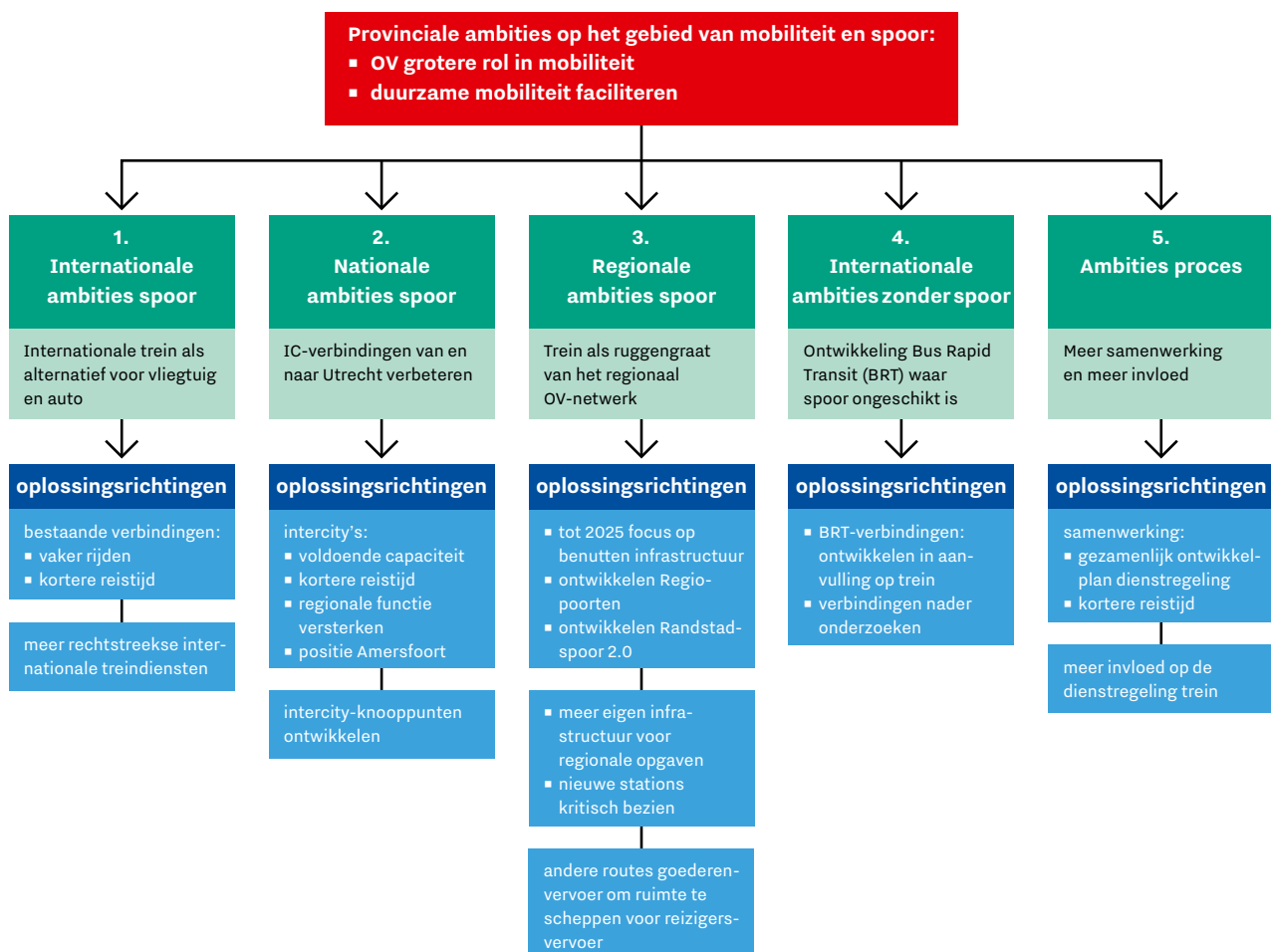
Onze belangrijkste ambitie is om een sterk treinproduct te kunnen aanbieden als ruggengraat van het hele OV: op internationaal, nationaal en vooral ook regionaal niveau. Deze doelstelling is gebaseerd op de hoogste ambitie om mobiliteit te kunnen faciliteren op een duurzame manier. Daarmee willen wij bijdragen aan een gezonde verstedelijking, een nog betere aansluiting op het landelijke spoornetwerk, een betere bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en minder druk op Utrecht Centraal. Er moet nog veel gebeuren om het spoorvervoer een grotere rol te geven in mobiliteit en ervoor te zorgen dat het een volwaardig alternatief is voor het vliegtuig (internationaal) en de auto (nationaal en regionaal).

De ambities die wij hebben voor het regionale spoor staan al redelijk gedetailleerd beschreven in het OV-netwerkperspectief. Onze ambities komen voort uit de ambitie om het OV een grotere rol in de mobiliteit te geven en duurzame mobiliteit te faciliteren zoals is weergegeven in in figuur 2. Het gaat om:

1. betere internationale treinverbindingen als alternatief voor vliegtuig en auto;

2. doorontwikkeling van het intercitynetwerk dat voldoende capaciteit heeft, snellere verbindingen naar alle windstreken biedt en maatwerk in bediening van stations om de regionale functie te versterken;
3. ontwikkeling van de trein als ruggengraat van het regionale OV-netwerk, met tot 2035 de focus op benutten en daarna ontwikkeling van de Sprinter tot Randstadspoor 2.0. Met frequenter treinvervoer voor nieuwe woningbouwlocaties nabij stations, meer eigen infrastructuur voor regionale opgaven en waar nodig extra stations en aantrekkelijke overstappunten van auto op trein (P+R-stations - Regiopoorten);
4. ontwikkeling van Bus Rapid Transport (BRT) op verbindingen met voldoende vervoerpotentie. Het gaat hierbij om verbindingen waar het spoor ongeschikt is om voldoende kwaliteit te bieden die kan concurreren met de auto;
5. meer samenwerking en meer invloed op het spoorproduct in de regio.

Bij de ambities in figuur 2 staan ook diverse oplossingsrichtingen om deze ambities te bereiken.



Figuur 2: De provinciale ambities van de provincie Utrecht op het gebied van mobiliteit en spoor.



Kaart 7: Mogelijke routes voor verbinding richting Berlijn (bron: OAO-notitie Amsterdam - Twente - Duitsland).

De ambities die we hebben op het gebied van het spoor, kunnen we alleen waarmaken in samenwerkingen met de partners in de spoorsector: NS en andere vervoerders, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Veel ambities zijn gedeelde ambities, eensgezindheid over de oplossingsrichtingen is er ook vaak, maar niet altijd. Met name op het gebied van internationale en nationale ambities en oplossingsrichtingen is er een grote mate van overlap, regionaal delen we de ambitie maar kijken we soms verschillend naar de oplossingsrichtingen en dit speelt ook bij samenwerking. Wat BRT betreft hebben NS en ProRail geen eigen ambities, want BRT is geen spoorvervoer. Wel is er een raakvlak met infrastructurele keuzes voor het spoor en exploitatie van treindiensten; die bepalen namelijk de kwaliteit die op het spoor mogelijk is. Als de kwaliteit niet voldoende is, komt BRT als oplossing in beeld.

Voordat we onze ambities kunnen waarmaken, is nader onderzoek nodig in samenwerking met de spoorsector en gemeenten naar de kansrijkheid en wenselijkheid van diverse oplossingsrichtingen. Overigens wordt een deel van de oplossingsrichtingen al onderzocht in lopende studies, zoals de corridorstudies Utrecht - Foodvalley - Arnhem en Amsterdam - Twente - Duitse grens. In hoofdstuk 5 lichten we deze studies nader toe.

In het verlengde van het OV-netwerkperspectief zoeken we voor de periode tot 2035 vooral naar maatregelen die weinig of geen extra infrastructuur vergen. Het accent ligt hierbij op benutting. Door de zeer lange voorbereidingstijd van infrastructurele projecten (bouw en financiering) zijn omvangrijke verbeteringen op het spoor op zijn vroegst ergens tussen 2030 en 2035 te verwachten. Om noodzakelijke verbeteringen zo snel mogelijk te kunnen realiseren, moeten we prioriteiten stellen. Dat betekent dat we bepaalde zaken in eerste instantie niet oppakken. We willen de schaarse capaciteit aan menskracht en middelen efficiënt en effectief inzetten.

De volgende paragrafen lichten de ambities en bijbehorende oplossingsrichtingen toe. De volgorde zegt overigens niets over de belangrijkheid of prioritering.

We starten met 'internationaal', omdat dit het hoogste niveau is in het netwerk. In hoofdstuk 5 gaan we wel verder in op de prioriteit.

4.2 Internationale trein als alternatief voor vliegtuig en auto

Het beoogde resultaat bij deze ambitie is het realiseren van een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor het vliegverkeer in Noordwest-Europa, dat bijdraagt aan de klimaatambities. Het moet leiden tot meer keuzereizigers door aantrekkelijke Europese spoorverbindingen, betere bereikbaarheid voor toeristen en ook een betere concurrentiepositie van Nederland.

4.2.1 Bestaande verbindingen: vaker rijden en kortere reistijd

Oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de bestaande internationale verbindingen zijn in eerste instantie: meer capaciteit en meer vertrekmogelijkheden. Kortere reistijden is een oplossingsrichting voor de iets langere termijn. Hiervoor is meestal infrastructuur nodig en de aanleg daarvan kost veel tijd. Een vereiste is daarnaast een betrouwbare dienstverlening tegen aantrekkelijke tarieven. Concurrentie op het spoor kan daarbij helpen. Zonder extra infrastructuur kan de groei van internationaal treinvervoer ten koste gaan van de ruimte voor Intercity's en Sprinters.

IC Berlijn: sneller en vaker

NS wil de reistijd van de Intercity naar Berlijn in 2024 al met ongeveer een half uur terugbrengen: de reis van Amersfoort naar Berlijn duurt dan nog slechts circa 5 uur. Een verdere versnelling met 20 tot 30 minuten is wenselijk. We geven daarbij de voorkeur aan de bestaande route of aanvullende verbindingen via Duisburg. Een alternatieve route via Zwolle en Almelo, die volgens ProRail tot 20 minuten sneller kan zijn, is nadelig voor inwoners van onze provincie. Alleen als er veel andere voordelen voor de regionale verbindingen rondom Amersfoort tegenover staan, is die optie wellicht acceptabel.

Samen met de gemeente Amersfoort doen we mee aan de corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitsland. In deze studie onderzoekt ProRail in opdracht van de minister van IenW, samen met regionale overheden, de mogelijkheden voor de IC Berlijn en andere verbindingen op deze corridor (zie kaart 7). We hebben gevraagd om in deze studie de mogelijkheden voor handhaving van een eindpunt op Amsterdam Centraal voor de IC-Berlijn te onderzoeken. En ook om aan te geven wat de betere keuze is: Amsterdam Zuid, zoals nu de bedoeling is vanaf 2030, of Amsterdam Centraal.

Vaker rijden is in Nederland en Duitsland lastig, omdat de infrastructuur te weinig capaciteit heeft. Frequenter rijden zorgt wel voor beter internationaal vervoer en is naar verwachting nodig door de groei van de vervoersvraag. De nachttrein kan hieraan ook een bijdrage leveren. Maar bij de capaciteitstoedeling van treinen op het spoor door ProRail staat de nachttrein onderaan. Zo kan de nieuwe start-up European Sleeper vanuit Berlijn niet in Amersfoort stoppen, maar richting Berlijn wel.

Intercity-Express (ICE): eerst vaker en meer rechtstreeks, later ook sneller

De belangrijkste ambitie voor de kortere termijn is een hogere frequentie van de verbinding naar Duitsland via Arnhem. Duisburg is een belangrijk knooppunt van de snelle langeafstandsverbindingen met de Intercity-Express (ICE). We willen dat dit knooppunt vanuit Utrecht vaker te bereiken is. Zo ontstaan er, met een overstap in Duisburg, meer en betere verbindingen naar andere belangrijke bestemmingen in Duitsland. Het streven is om uiterlijk in 2030 een uurdienst op deze internationale verbinding te hebben. Dat hoeft geen ICE te zijn; een Intercity volstaat ook. Door deze extra treinen kunnen de te volle ICE's worden ontlast. Ze kunnen vaker gaan rijden op langere afstanden, zoals naar Basel, München of andere belangrijke bestemmingen.

Voor de langere termijn willen we toe naar een reistijdverkortung binnen Nederland. Dit kan door de maximum

snelheid tussen Utrecht en Arnhem naar 160 of 200 kilometer per uur te brengen. Daarmee is Arnhem vanuit Utrecht binnen een half uur bereikbaar. De stap van 160 naar 200 kilometer per uur is erg kostbaar en brengt waarschijnlijk te weinig extra reistijdvoordeel. Wat we vooral voor ogen hebben, is een betrouwbare verbinding voor internationale treinen zonder hinder van Sprinters of binnenlandse Intercity's. Daarvoor is tenminste gedeeltelijke drie- of viersporigheid tussen Utrecht en Arnhem nodig. Dat schept mogelijkheden voor intensivering van de treindienst, zonder dat treinen 'elkaar in de weg zitten'. Intercity's, Sprinters en internationaal vervoer profiteren hiervan. Hierbij geldt dat we als eerste kunnen beginnen met extra infrastructuur op trajecten waar dat relatief makkelijk kan, zoals tussen Driebergen - Zeist en Maarn en vanaf Maarsbergen naar Ede. Maar echt eenvoudig is het nergens. Inpassing van meer sporen in Bunnik en Maarn is zelfs erg moeilijk.

4.2.2 Meer rechtstreekse, internationale treindiensten

Naast verbetering van bestaande verbindingen willen we bekijken hoe we internationale treinvervoerders kunnen aansporen om nieuwe verbindingen van of via Utrecht te realiseren. Denk aan meer rechtstreekse verbindingen naar verder weg gelegen bestemmingen in Duitsland (München), Zwitserland en Oostenrijk. En aan betere verbindingen richting Frankrijk, Italië, Engeland, Spanje en Denemarken (Kopenhagen).

De Duitse overheid heeft haar ambities voor internationaal spoorvervoer opgenomen in het TEE 2.0-plan (Trans Europa Express, zie kaart 8). De invoering van dit plan moet in drie stappen gebeuren. De eerste stap sluit aan op de huidige infrastructuur en moet al voor 2025 klaar kunnen zijn. Hierin zijn vanuit Nederland ambitieuze verbindingen opgenomen tot zelfs Rome, Barcelona en Valencia. Als provincie vinden we dit een wervend perspectief. Overigens zijn er tot nu toe geen vervoerders die dit plan oppakken.



De IC Berlijn krijgt in 2024 nieuw materieel (230 kilometer per uur).



Kaart 8: Trans Europa Express (TEE) 2.0 fase 1 (mogelijk operationeel in 2025) (bron: TEE 2.0-plan).

4.3 IC-verbindingen van en naar Utrecht verbeteren

Het beoogde resultaat bij deze ambitie is de bereikbaarheid van Utrecht per trein vanuit de landsdelen verder te verbeteren, voldoende capaciteit op deze verbindingen te bieden en een kortere reistijden te realiseren.

4.3.1. Voldoende capaciteit

De huidige vier of zes Intercity's per uur moeten volgens de prognoses van het Toekomstbeeld OV, in alle windrichtingen, vanaf ongeveer 2030 nog vaker rijden. Dit om het aantal reizigers te kunnen vervoeren. NS en ProRail brengen in dit Toekomstbeeld OV in kaart wat de gevolgen zijn van een verdere doorgroei van zes sprinters en zes Intercity's naar acht Intercity's en vier sprinters. Het gevolg van meer Intercity's is dat er minder ruimte is voor sprinters.

Wat ons betreft hoeft het niet zo zwart-wit en moet er meer ruimte komen voor differentiatie. Het netwerk kan misschien ook wel bestaan uit zes Intercity's met twee extra in het drukste uur. Wij vragen aandacht voor differentiatie, gericht op de wensen en behoeften. Dat biedt ook ruimte voor differentiatie in de bediening van stations. En het biedt mogelijkheden om bijvoorbeeld eens per half uur snellere verbindingen te realiseren.

4.3.2 Kortere reistijd

Wij zien graag dat de reistijden per Intercity over grotere afstanden in de toekomst korter worden. Het verbinden van stedelijke regio's vergroot de concurrentiekracht en draagt op duurzame wijze bij aan ontplooiingsmogelijkheden voor inwoners van provincie Utrecht. De noodzaak om in de toekomst nog vaker te rijden met Intercity's maakt variatie in het aantal stops nodig, vooral in de richting van Arnhem, Rotterdam en Den Haag. Tussen Utrecht en Arnhem kun je op drukke tijdstippen denken

aan directe Intercity zonder tussenstops. De andere Intercity's (blijven) dan de tussengelegen stations, zoals Ede-Wageningen, Veenendaal-De Klomp en Driebergen-Zeist bedienen. ProRail heeft hiervoor in het Toekomstbeeld OV al diverse scenario's uitgewerkt. Er zijn nog geen keuzes gemaakt. Om te komen tot kortere reistijden, is ook aandacht nodig voor het verkorten van de stilstand tijden op stations. Die zijn soms erg lang, waardoor ook reistijden lang zijn.

4.3.3. Regionale functie van Intercity's versterken

De noodzaak om vaker te rijden met Intercity's biedt ook de kans om een deel van de Intercity's juist extra stops te geven. Door meer diversiteit in de bediening van stations, kunnen er meer treinen rijden of zijn er meer vertrek mogelijkheden op stations. Hierdoor kunnen stations als Veenendaal-De Klomp, Driebergen-Zeist, Amersfoort Vathorst, Amersfoort Schothorst, Utrecht Overvecht, Geldermalsen, Leidsche Rijn en eventueel ook Woerden beter worden bediend. Ook biedt dit mogelijkheden voor bediening van station Lunetten-Koningsweg in de toekomst. ProRail heeft hiervoor in het Toekomstbeeld OV al diverse scenario's uitgewerkt. Die laten al duidelijk zien dat niet alles kan. Een stop op het nieuwe station Lunetten-Koningsweg kan afhankelijk van bedieningsmodellen bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat de intercity Driebergen-Zeist overslaat. Het maken van de juiste afwegingen om met de juiste investeringen zowel de regionale bereikbaarheid te verbeteren als de reistijd tussen stedelijke regio's te verkorten werken we de komende jaren per corridor met onze partners uit.

4.3.4 Positie van Amersfoort in het IC-netwerk

Er zijn zorgen over de positie van Amersfoort als knooppunt in het landelijke spoorwegnet. Zo heeft de realisatie van de Hanzelijn ervoor gezorgd dat vervoer naar Noord-Nederland deels om Amersfoort heen gaat. De haalbaarheid van een frequentieverhoging tussen Amersfoort en Zwolle is hierdoor afgenomen. En: Amersfoort heeft als gevolg van het besluit dat is genomen na de OV-studie Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad (OV-SAAL) vanaf de dienstregeling 2030 geen directe IC meer naar Amsterdam Centraal. Dit omdat alle IC's via station Amsterdam Zuid gaan rijden.

De OV-SAAL studie kijkt integraal naar de noodzakelijke ontwikkeling van de dienstregeling van Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad. In OV-SAAL is gekozen voor een kwartierdienst van IC's tussen Amersfoort en Amsterdam Zuid, omdat dit per saldo de capaciteitsproblemen op de corridor Amersfoort - Amsterdam oplost. Tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal rijdt dan nog slechts eens per half uur een Sprinter. Dat beïnvloedt de kwaliteit van de OV-knoop Amersfoort negatief.

Voor de lange termijn wordt onderzocht of de IC van Twente naar Amsterdam beter via Zwolle kan rijden. Ook de IC Berlijn zou dan waarschijnlijk via die route

gaan rijden. Als dat gebeurt, kan dat effect hebben op de frequentie en/of reistijd op de verbinding van Twente naar Amersfoort en Utrecht. Het plan van NS om deze verbinding op te waarderen naar een kwartierdienst tot Deventer is dan wellicht niet meer haalbaar. Tegelijk geeft dat wel ruimte voor andere regionale wensen. Denk aan een station Barneveld Noord op de lijn naar Apeldoorn of wellicht het doortrekken van de Soesterlijn naar Hilversum.

De (inter)nationale en regionale spoorbereikbaarheid van Amersfoort zijn van belang voor de verstedelijkingsstrategie in Regio Amersfoort. Onze ambitie is die te borgen en te versterken.

De uitkomsten van de landelijke spoorstudies naar de Lelylijn en Amsterdam - Twente - Duitsland kunnen impact hebben op de bediening van Amersfoort met IC's. Het is belangrijk dat de gevolgen voor Amersfoort worden betrokken bij een integrale afweging van landelijke spoorcorridors. Inmiddels is met NS, ProRail en het ministerie van IenW afgesproken om dit onderzoek op te pakken binnen U Ned als uitwerking van de Mobiliteitsstrategie.

4.3.5 (Intercity)knoopen ontwikkelen

In het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten staat hoe we de knooppunten willen verbeteren. Het OV-netwerkperspectief zet in op meer IC-knoopen rondom de stad Utrecht. Dit is vooral om Utrecht Centraal op termijn te ontlasten. Want daar wordt het op sommige momenten te druk met reizigers. Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Leidsche Rijn zijn voorbeelden van stations die deze IC-knoopfunctie kunnen vervullen. Vanuit het uitvoeringsprogramma werken we ook aan de verbetering van andere stations als knooppunt.

Uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten

Knooppunten nemen in de ketenbenadering van het OV een steeds belangrijkere positie in. Dit zijn ook interessante locaties voor de woningbouwopgave, zoals benoemd bij de Regiopoorten. Dat komt mede door de, eigenlijk per definitie, goede OV-bereikbaarheid ervan. Knooppunten spelen daarnaast een belangrijke rol bij het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Zo kunnen knooppunten ontwikkeld worden van enkel 'overstaplocatie' naar 'verblijfslocatie' waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. In het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten zijn de volgende knooppunten bij een station benoemd:

Kansrijke knooppunten	Beschrijving
Abcoude	Uitvoering van quick-win maatregelen in samenwerking met gemeente, NS en ProRail met subsidie van de provincie: uitbreiden fietsenstalling, Park + Ride en DRIS-voorziening. Mogelijk vervolg in 2023.
Amersfoort Centraal	Focuslocatie in het Toekomstbeeld OV 2040. Een belangrijk doel is de transitie van een overstapknoop naar een verblijfsknoop met toepassing van het Handelingsperspectief als methodiek. Hierbij spelen diverse opgaven vanuit onder meer de stedelijke inrichting (stationspleinen Zuid en Noord), verstedelijkingsopgave, wagenwerkplaats, vergroten stationshal, traverse west en zero-emissie busvervoer.
Breukelen (Regiopoort)	Locatie met grote potentie in een mix van wonen en werken op langere termijn. Op korte termijn investeren in de omgevingskwaliteit en het verbeteren van het functioneren van de Park + Ride, waarvoor een projectleider wordt aangesteld. Het Handelingsperspectief is toegepast als methodiek.
Bunnik (Regiopoort)	Integrale gebiedsvisie, waarvoor de gemeente zelf verzoek doet bij het Programma Binnenstedelijk. De provincie ondersteunt de burgerparticipatie. Mogelijk komt er een intentieovereenkomst. Het Handelingsperspectief wordt toegepast als methodiek.
Gooicorridor Weesp - Hilversum - Amersfoort/Utrecht	In samenwerking met de provincie Noord-Holland vindt uitwerking plaats van de stations op deze corridor met de deelprojecten Actieprogramma, Handelingsperspectief en Ketenmobiliteit. Ook participeert de provincie in de studie 'Hubstrategie Gooicorridor', waarbij locaties voor Hubs met Park + Ride, Park + Bike en Hoogwaardig Openbaar Vervoerhaltes worden onderzocht.
Rhenen	Verkenning knooppuntontwikkeling op basis van de methodiek Handelingsperspectief, mogelijk met verplaatsing van haltes. Op basis van de uitkomsten wordt gekeken wat vervolgstappen zijn, waaronder een subsidieaanvraag.
Utrecht regionale stations: Leidsche Rijn, Zuilen, Overvecht, Vaartsche Rijn	In samenwerking met de gemeente Utrecht worden deze regionale stations geïnventariseerd op basis van het Handelingsperspectief. Vanaf 2025 maakt de trein van en naar Leiden een extra stop op station Leidsche Rijn. Dit project heeft de provincie samen met de gemeente en NS doorlopen. De finale 'go' ligt nu bij het ministerie (concessie HRN).
Veenendaal Centrum	Integrale gebiedsvisie in samenwerking met de gemeente op basis van het Handelingsperspectief. Een ontwikkelperspectief is in wording.
Woerden (Regiopoort)	Visieontwikkeling station Woerden en omgeving (Middelland, Snellerpoort), inclusief woningbouw. Ingediend door de gemeente voor de Aanpak 2030 (U Ned). Het Rijk betaalt € 10 miljoen mee aan de bereikbaarheid rond Poort van Woerden. Het op orde krijgen van fiets- en OV-infra hoort hierbij.



Impressie van nieuwbouw in het Beurskwartier (bron: www.CU2030.nl)

Als provincie willen we partijen bij elkaar brengen en kleinere gemeenten actief ondersteunen. Want in veel gevallen hebben gemeenten onvoldoende personele capaciteit om zelf een actief knooppuntenbeleid te voeren. De provincie kan ondersteunen met kennis of bij de projectuitvoering.

De belangrijkste uitdaging voor de komende periode is om de integrale aanpak beter in te bedden in onze eigen organisatie en met onze partners. Knooppuntontwikkeling vraagt om het actief bij elkaar brengen van agenda's vanuit de verschillende domeinen. Onze ambitie is dat knooppuntontwikkeling een vast onderdeel van gebiedsontwikkeling is. Het voornemen is om deze aanpak in het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 toe te passen.

Utrecht Centraal versterken

Utrecht Centraal is en blijft het belangrijkste OV-knooppunt in de regio. Het is tevens een belangrijke draaischijf voor het landelijke spoorwegnet en ook een internationale knoop. De omgeving van Utrecht Centraal wordt verder ontwikkeld: zo komen in het Beurskwartier woningen voor meer dan 5000 inwoners. In de Merwede Kanaalzone komen woningen voor 12000 inwoners. Omdat deze locatie op minder dan 10 minuten fietsen van het station ligt, wordt dit een vrijwel autovrije wijk.

In het MIRT is realisatie van een deels ondergrondse, snellere Merwedelijn tussen Nieuwegein en Utrecht opgenomen. De komst van de Merwedelijn is een ingrijpende ingreep, zeker als die op termijn gekoppeld wordt aan de binnenstadsas. Deze as, en een verdere aanha-

king van andere nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals de Merwede Kanaalzone, de A12-zone en mogelijk later in de toekomst ook Rijnenburg, leiden tot meer reizigers. Ook extra sprinters, meer en snellere Intercity's en internationale treinen zorgen voor verdere groei van het aantal reizigers. De capaciteit op Utrecht Centraal moet passend bij de groeiopgave meegroeien, zodat reizigers een comfortabele overstap houden.

Ontwikkeling van meer internationale verbindingen versterkt de positie van Utrecht Centraal als internationale knoop en een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven. Ontwikkeling van ondergrondse infrastructuur kan helpen om op het maaiveld ruimte te houden voor het groeiende aantal voetgangers en fietsers in het gebied. Snelle, hoogwaardige assen kunnen daarnaast bijdragen aan het beheersbaar houden van het aantal bussen in de stad bij een groeiend OV-gebruik. In het BO MIRT is afgesproken om de effecten en de mogelijkheden van een binnenstadsas in relatie tot Utrecht Centraal en Lunetten-Koningsweg in een regionale studie nader te verkennen.

4.4 Versterking Leidsche Rijn als OV-knooppunt

Leidsche Rijn is een groot stadsdeel met meer dan 80.000 inwoners. Dat ligt grotendeels buiten de invloedssfeer van Utrecht Centraal en groeit nog steeds. Het is wenselijk om te kijken hoe dit stadsdeel snellere

verbindingen kan krijgen met Den Haag en Rotterdam en met bijvoorbeeld Amersfoort en Amsterdam. Voor de kortere termijn maakt een stop van de treindienst Leiden - Utrecht Leidsche Rijn dit OV-knooppunt krachtiger. Dat gaat waarschijnlijk per dienstregeling 2025 gebeuren. Goede busverbindingen kunnen zo'n OV-knooppunt versterken. Zo kunnen er veel meer reizigers per bus vanuit bijvoorbeeld de A12-zone en de A2-corridor via station Leidsche Rijn gaan reizen. Ook vervalt de noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. Dat ontlast Utrecht Centraal en verkort de reistijd voor reizigers.

Lunetten-Koningsweg

Over een mogelijk IC-Station Lunetten-Koningsweg zijn in het BO-MIRT van november 2022 afspraken gemaakt. Dit station zou vooral moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP) en de woningbouw in Utrecht-Oost en aan het verminderen van de druk op Utrecht Centraal. Dit in combinatie met de realisatie van een Waterlinielijn.

Realisatie van dit station is complex en kostbaar en daarmee pas op langere termijn mogelijk. De potentie van IC-station Lunetten-Koningsweg als regionaal knooppunt en toegangspoort voor Utrecht Science Park werken we verder uit op twee sporen:

6. In een regionale studie onderzoeken we wat de samenhang is tussen de mogelijke doorontwikkeling van de OV-binnenstadsas, IC-station Lunetten-Koningsweg, de Waterlinielijn en de verstedelijking aan de zuidoostkant van de stad.

7. We brengen de potentie van dit IC-station actief in bij het MIRT-onderzoek naar de doorontwikkeling van de spoorcorridor Utrecht - Foodvalley - Arnhem. Op basis hiervan willen we binnen enkele jaren een besluit nemen over het ontwikkelperspectief van IC-station Lunetten-Koningsweg.

Utrecht Overvecht

In het regionale Toekomstbeeld OV en in andere mobiliteitsvisies van binnen de provincie is ook de wens uitgesproken om station Utrecht Overvecht door te ontwikkelen tot (semi-)IC-station. Met meer en snellere treinverbindingen naar Hilversum en Almere en naar Amersfoort. En met snellere busverbindingen naar USP, Overvecht en Leidsche Rijn. Dit draagt bij aan:

- het ontlasten van Utrecht Centraal;
- het beter bereikbaar maken van de werkgelegenheid en voorzieningen op USP en in Leidsche Rijn/Lage Weide en Werkspoorkwartier;
- de woningbouwontwikkeling aan de noordwestkant van de stad;
- het tegengaan van de mobiliteitsarmoede in Overvecht en Zuilen.

Een IC-stop is nu alleen mogelijk voor treinen uit de richting Hilversum. Van en naar Amersfoort kunnen nu alleen Sprinters halteren op Overvecht. De ambitie is om Utrecht Overvecht een belangrijker knooppunt te

geven. Dat kan door bijvoorbeeld een deel van de IC's tussen Utrecht en Amersfoort hier te laten halteren.

4.5 Trein als ruggengraat regionaal OV-netwerk

Het beoogde resultaat bij deze ambitie is een sprinternetwerk met hoge frequenties, dat goed verknoopt is met het onderliggend OV en het IC-netwerk.

4.5.1 Tot 2035 focus op benutten van infrastructuur

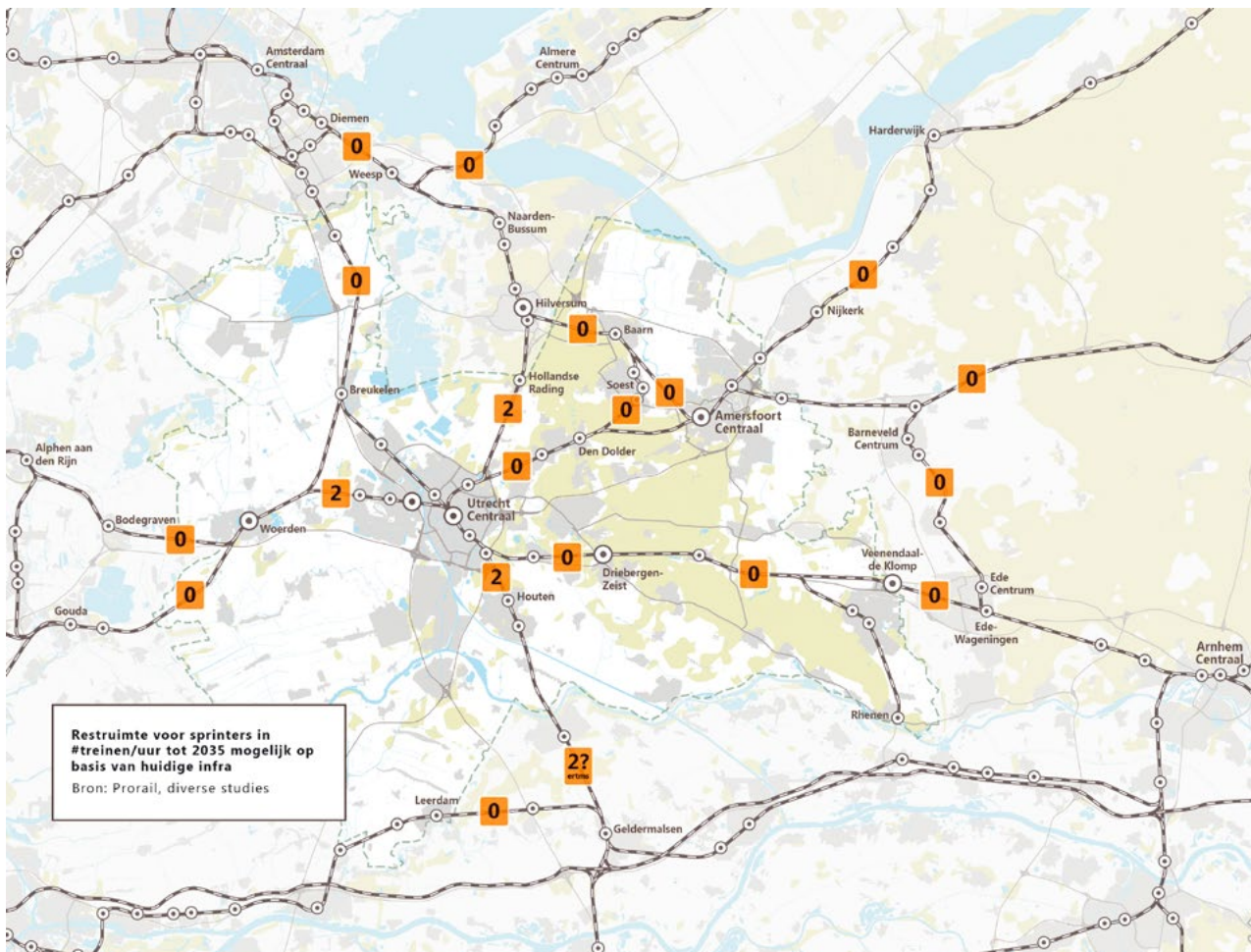
Kaart 9 geeft aan welke ruimte er op de infrastructuur over is voor het rijden van extra treinen (restruimte). Eigenlijk zijn er alleen extra Sprinters mogelijk tussen Woerden en Houten Castellum en van Utrecht tot Hilversum. Vanuit Geldermalsen zijn de twee extra Sprinters pas mogelijk als het European Rail Traffic Management System (ERTMS) klaar is. Dit nieuwe beveiligingssysteem maakt namelijk kortere opvolgtijden van treinen mogelijk. Maar de uitrol van ERTMS duurt nog jaren. Daarom moeten we ook zoeken naar creatieve oplossingen. Zoals het gebruik van beschikbare goederenpaden in de spits of het versnellen van Sprinters door een meer metro-achtige exploitatie. We dagen ProRail en NS uit om te komen tot oplossingen die passen op de bestaande infrastructuur. Ook aanpassing van planningsnormen kan hierbij noodzakelijk zijn. Want dat verkort de opvolgtijd van treinen.

De focus tot 2035 ligt daarom op verbeteringen die op de bestaande infrastructuur passen of die met kleine aanpassingen haalbaar zijn:

- meer Sprinters tussen Woerden en Houten Castellum;
- betere bediening Leidsche Rijn;
- betere tijddigging van Sprinters tussen Utrecht en Breukelen, hogere frequentie zodra dat door herrouteren van goederentreinen mogelijk wordt;
- betere treinverbindingen van Regio Amersfoort naar Utrecht;
- optimalisatie van de dienstregeling tussen Amersfoort en Amsterdam.
- Het OV-netwerkperspectief noemt ook meer Sprinters naar Veenendaal als ambitie. Maar dat lijkt op de huidige infrastructuur niet mogelijk.

4.5.2 Ontwikkelen regiopoorten

Binnen de invloedssfeer van treinstations, maximaal zo'n 10 minuten fietsen, gaan we voor verdichting van de bebouwing. In U Ned verband wordt hard gewerkt aan realisatie hiervan. Dat maakt de trein voor meer mensen aantrekkelijker en leidt tot een forse groei van het aantal reizigers. Het is daarom belangrijk dat de mogelijkheden van het OV bij treinstations meegroeien: in capaciteit en in kwaliteit voor de reizigers, passend binnen het OV-netwerk dat we in onze provincie willen bieden. Alleen: de huidige infrastructuur kan nauwelijks nog extra treinen aan, terwijl de opgave groot is.



Kaart 9: De restuimte voor extra treinen op de infrastructuur is tot 2035 heel beperkt (bron: ProRail).

Uitbreiden van capaciteit is dus nodig in lijn met de ontwikkeling van de Regiopoorten.

4.5.3 Ontwikkelen sprinters tot randstadspoor 2.0

De huidige mobiliteitsopgaven en de ontwikkeling van de woningbouw vereisen een nieuwe stap in de ontwikkeling van de Sprinters: Randstadspoor 2.0. De Sprinter is onderdeel van de hoofdrailnetconcessie (HRN). Die heeft het Rijk aan NS gegund. Wij vinden het belangrijk dat de frequentie meegroeit met de toename van het vervoer. En dat er wordt geanticipeerd op de groei in het OV-gebruik door het vollopende wegennet en de mobiliteitstransitie.

Om de vervoersgroei op te vangen, heeft de reiziger veel meer aan een kortere trein die vaker rijdt dan aan de inzet van langere treinen. Overigens kan ook de Intercity hierbij een rol vervullen, bijvoorbeeld tussen Amersfoort en Utrecht. Zeker op korte afstanden is een hoge

frequentie essentieel om de Sprinter verder uit te bouwen tot de ruggengraat van het regionale OV-netwerk in de provincie. Daarin verschilt onze ambitie met die van NS en ProRail. Uit oogpunt van capaciteit op het spoor en efficiency willen zij eerder inzetten op langere treinen dan op vaker rijden.

Voor een aantrekkelijk regionaal vervoerssysteem zien wij als minimum zes tot acht keer per uur van maandag tot en met vrijdag in de spits en elk kwartier in de overige periodes. Op trajecten als Woerden - Houten Castellum is de benodigde infrastructuur hiervoor al beschikbaar; al is het keerspoor in Houten Castellum volgens NS een beperkende factor om vaker dan zes keer per uur te rijden. Als hiervoor een acceptabele oplossing komt, kan hier met een metro-achtige frequentie tot wel acht keer per uur gereden worden. Op de andere trajecten vraagt vaker rijden altijd om extra infrastructuur en/of aanleg van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS.

4.5.4 Meer eigen infrastructuur voor regionale opgaven

In het OV-netwerkperspectief staan voor de periode 2035-2050 de volgende ambities:

	Regio U16	Regio Amersfoort	Regio Foodvalley
Sterk treinproduct als ruggengraat OV - meer sprinters en IC-knopen	Meer Sprinters richting Woerden, Breukelen, Houten, Hilversum, Gooi, Almere	Meer Sprinters richting Barneveld, Nijkerk, Harderwijk, Hilversum en Amsterdam	Meer Sprinters richting Utrecht en Valleilijn naar Amersfoort
	Nieuwe sprinterstations Maartensdijk en Woerden Molenvliet	Optimalisatie Amersfoort - Amsterdam	Nieuw sprinterstation Veenendaal Zuid
	opwaarderen sprinterstation Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg naar IC-knoop		

Om deze ambities te kunnen realiseren, is meer infrastructuur nodig. Denk aan extra sporen, aangepaste beveiliging en nieuwe stations. Of dat overal haalbaar en betaalbaar is, willen we nader onderzoeken.

Op veel trajecten delen Sprinters, Intercity's en soms ook goederenvervoer en/of internationale treinen hetzelfde spoor. Onze visie is dat er alleen voldoende capaciteit en kwaliteit op het spoor kan zijn door Intercity's, internationale treinen en regionaal spoorvervoer zoveel mogelijk te ontvlechten. Meest gewenst is dat het regionaal OV grotendeels eigen sporen heeft (tenminste zo'n 80%), zoals het streven is bij de CitySprinter* in Zuid-Holland. Regionale verbindingen en andere treinen hinderen elkaar dan veel minder. Kwaliteit en capaciteit kunnen daardoor toenemen.

Ruimtelijk gezien kan viersporigheid zeker niet overal en de realisatie heeft vaak een behoorlijke impact op de omgeving. Het is echter wel belangrijk om te bekijken op welke trajecten uitbreiding van het aantal sporen mogelijk is. Immers: op alle trajecten met slechts één spoor per richting rijden de verschillende treinsoorten elkaar al snel in de weg en zijn hogere frequenties vrijwel onmogelijk. Van viersporigheid tussen Utrecht en Driebergen-Zeist profiteren bijvoorbeeld zowel Intercity's en internationale treinen als regionale treinen.

*In Zuid-Holland werken NS, ProRail en de provincie aan een hoogfrequente CitySprinter tussen Dordrecht en Den Haag. Die moet 8 keer per uur of nog veel vaker gaan rijden, tot wel 12 of 24 keer per uur. Voorwaarde is wel dat Intercity's en Sprinters zoveel mogelijk beschikken over eigen sporen, zoals tussen Woerden en Houten Castellum ook het geval is.

In eerdere plannen heeft Randstadspoor 2.0 (zie paragraaf 4.5.3) ingezet op veel extra stations. Een groot aantal daarvan is ook gerealiseerd. Een aantal nog niet, zoals Woerden Molenvliet, Utrecht Majella, Lage Weide, Maartensdijk en Harmelen. Als provincie willen we terughoudend zijn met nieuwe stations op locaties waar de infrastructuur al zwaar onder druk staat. Daarom gaan we alleen Maartensdijk (Regiopoort) nog wel als mogelijkheid onderzoeken; naar de andere stations doen we geen onderzoek meer.

We betrekken hierbij nadrukkelijk de relatie met verstedelijking en de ontwikkeling van P+R (Regiopoort). Ook nemen we de effecten mee op de capaciteit van het spoor. Station Maartensdijk zou in de plaats komen van het huidige station Hollandsche Rading. Een nieuwe locatie biedt naar verwachting meer kansen voor P+R (Regiopoort). Het negatieve effect voor reizigers die nu gebruikmaken van station Hollandsche Rading moeten we betrekken in de afweging voor de aanleg van dit station.

Een mogelijk toekomstig station Lunetten-Koningsweg of Koningsweg staat toegelicht bij ontwikkeling Intercity-knopen (paragraaf 4.4.5). Amersfoort De Hoef is een mogelijk station op de lijn Amersfoort - Apeldoorn/Ede. Realisatie kan grote impact hebben op de spoorcapaciteit op deze trajecten. Er moet een gedegen afweging komen naar de effecten op mobiliteit en capaciteit.

4.5.5 Nieuwe stations kritisch bezien

Regio Amersfoort en de gemeente Amersfoort willen graag een onderzoek naar de kansen voor een nieuw station Amersfoort De Hoef op de lijn naar Apeldoorn. Regio Foodvalley wil een station Barneveld Noord op de lijn Amersfoort - Apeldoorn en een nieuw station Ede-West en Veenendaal-Zuid. Foodvalley vindt dit station essentieel voor de grote nieuwbouwlocaties die hier zijn gepland. Nieuwe stations tussen Amersfoort en Apeldoorn,

zoals Regio Amersfoort en Foodvalley willen bezien, mogen wat ons betreft niet leiden tot langere reistijden voor de Intercity's op deze corridor of de capaciteitsproblemen op het spoor groter maken. Voorgesteld is om de mogelijkheden voor deze stations te onderzoeken in de corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitse grens.

4.5.6 Andere routes voor goederenvervoer

Goederenvervoer maakt ook gebruik van het spoor netwerk in en rond onze provincie. Goederentreinen benutten de route van Woerden via Breukelen naar Gooilijn en Amersfoort intensief. Dit belemmert de gewenste uitbreiding van het aantal reizigerstreinen. Daarom zien wij graag dat het goederenvervoer richting Noordoost-Europa een andere route krijgt. In de studie Goederencorridor Noordoost-Europa (GNOE), die het Rijk gaat uitvoeren, pleiten wij voor alternatieve routes. Ook het minder strikt hanteren van vaste treinpaden voor goederenvervoer (die immers lang niet allemaal worden benut) is een maatregel die op korte termijn al ruimte kan bieden tijdens bijvoorbeeld de spitsuren. Zo kan er extra ruimte voor reizigerstreinen ontstaan tussen Breukelen en Utrecht en op de Gooilijn.

Het toenemende spoorgoederenvervoer door de provincie staat ook op gespannen voet met bestaande bebouwing langs het spoor en de gewenste verstedelijking rond de stations en spoorcorridors. Samen met de gemeenten en ProRail willen wij ervoor zorgen dat de omgevingseffecten beperkt blijven, zonder overschrijding van de wettelijke normen en richtlijnen. Ook de keuze voor andere spoorroutes voor het goederenvervoer kan hieraan bijdragen.

4.6 Ontwikkeling van Bus Rapid Transport

Het beoogde resultaat bij deze ambitie zijn hoogwaardige busverbindingen die met de auto concurreren op verbindingen waar de trein de capaciteit of kwaliteit niet aankan en waar op korte termijn geen uitbreidingen gepland zijn (ontbrekende schakels in het spoor netwerk).

4.6.1. Wat is Bus Rapid Transit?

Bus Rapid Transit (BRT, zie illustratie) is een hoogwaardig OV-systeem dat frequent rijdt, betrouwbaar is en een goed alternatief biedt voor autogebruik. BRT vraagt om snelheid, comfort en betaalbaarheid. Onlangs is het Manifest BRT verschenen vanuit het programma Toekomstbeeld OV 2040. Dat is een pleidooi voor meer BRT. Het manifest omschrijft de kenmerken, randvoorwaarden en effecten ervan. BRT gaat op het gebied van kwaliteit nog een stap verder dan het U-link-netwerk dat binnen de provincie hoogwaardig busvervoer biedt.

De BRT-infrastructuur is ontworpen als een tram: met comfortabel wegdek, ruime boogstralen en zonder minirotondes. Deze bus rijdt daardoor comfortabel, stopt kort langs een vrije baan en heeft vrije busbanen waar dat nodig en mogelijk is. Dit om een betrouwbare en

comfortabele reis mogelijk te maken. Op trajecten waar geen vrije busbaan mogelijk is, moet het autoverkeer zo gedoseerd worden, dat het busvervoer altijd goed kan doorrijden. Dat kan bijvoorbeeld via dynamische verkeersregeling. Op langere afstanden (zoals het traject Breda - Utrecht) moet de bus snel kunnen rijden, niet in de file komen en zo min mogelijk oponthoud hebben bij de haltes. Bovendien moeten haltes waar mogelijk uitgevoerd worden als hubs van hoge kwaliteit, vergelijkbaar met treinstations.



Voor BRT zijn eventueel ongelijkvloerse kruisingen en eigen toe- of afritten op cruciale punten mogelijk. De HOV-busbaan Huizen - Hilversum (Noord-Holland) is hiervan een goed voorbeeld. Ook Utrecht kent in Leidsche Rijn en met de busbaan Transwijk goede voorbeelden. Bij grote volumes wordt geleed of dubbelgeleed materieel ingezet met een in- en uitstap bij elke deur. Dat benadert de kwaliteit van een tram of overtreft die zelfs.

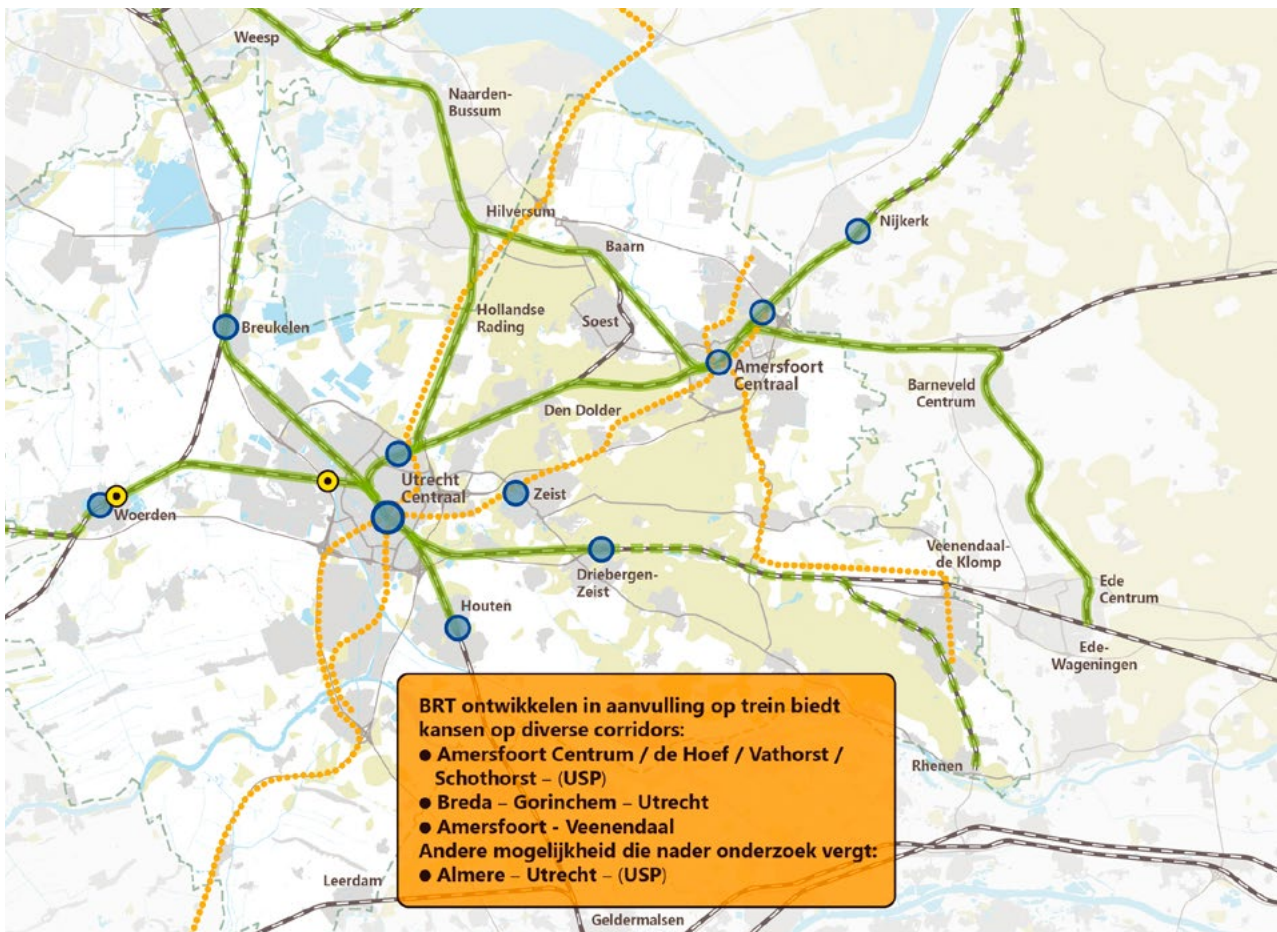
BRT vraagt om een kwaliteitssprong die verder gaat dan de transitie van regulier OV naar HOV, zoals U-link. De transitie naar BRT is ingrijpend. Ondanks dat de realisatie ervan sneller gaat en goedkoper is dan de realisatie van railinfrastructuur. BRT is door de grote investeringen en hoge frequentie alleen haalbaar bij grote aantallen reizigers. Wij zien BRT dan ook als een stip op de horizon, waarbij we stapsgewijs investeren in het verbeteren van bestaande (H)OV-verbindingen.

4.6.2. BRT in aanvulling op de trein

Het spoor blijft het eerste aangewezen systeem voor het vervoer van reizigers. BRT kan hierop een noodzakelijke en flexibele aanvulling zijn voor op te waarderen OV-verbindingen, waar:

- geen railinfrastructuur aanwezig is en op korte termijn ook niet komt;
- de spoorcapaciteit niet kan worden uitgebreid;
- het spoor niet (tijdig) een adequate vervoeroplossing kan bieden.

We willen ons daarbij vooral richten op verbindingen die aanvullend zijn. Zie kaart 10 voor het overzicht van mogelijke verbindingen. Het rijden van bussen om drukke treintrajecten te ontlasten, lukt meestal slecht; de trein is vaak (veel) sneller. Reizigers stappen daarom niet gauw over van een overvolle trein naar de bus. Daarom moeten we vooral mikken op busverbindingen die andere bestemmingen bedienen dan de trein. Een goed voorbeeld daarvan is Amersfoort - Utrecht Science Park.



Kaart 10: Mogelijke BRT-verbindingen (bron OV Netwerkperspectief).

4.6.3 overzicht te onderzoeken verbindingen

Verbinding Regio Amersfoort - Utrecht Science Park (USP) - Nieuwegein - Vianen

De verbinding van Amersfoort naar USP vergt per trein een grote omweg en één of meer overstappen. Ontwikkeling van een BRT op deze route is al voorzien. Een doortrek naar Vianen zorgt voor extra kwaliteit door meer rechtstreekse verbindingen.

Verbinding Breda - Gorinchem - Utrecht

Deze verbinding heeft vooral ook een functie voor de kernen die langs de route liggen. Kortere reistijden en een betere betrouwbaarheid bieden ook een alternatief voor de treinverbinding Breda - Utrecht, waar geen Intercity rijdt en bovendien altijd een overstap vergt in 's-Hertogenbosch.

Verbinding Amersfoort - Veenendaal

Deze verbinding is een schakel die vraagt om een hoogwaardige buslijn. Wij willen daarbij stappen zetten naar zo'n buslijn om de kwaliteit van BRT te benaderen.

Verbinding Almere - Utrecht

Deze verbinding is eigenlijk een verbetering van het vervoer per trein. Maar de mogelijkheden om vaker te rijden tussen Utrecht en Almere zijn beperkt. In het Toekomstbeeld OV is de voorkeur uitgesproken om op termijn deze verbinding via een overstap op Amsterdam Zuid

te bedienen. BRT kan in aanvulling hierop meer rechtstreekse verbindingen bieden. Het is wel de vraag of de vervoervraag voldoende is voor BRT.

Verbinding Haarlem - Amstelveen - Utrecht Leidsche Rijn

Een recent onderzoek naar een BRT-verbinding Haarlem - Amstelveen - Utrecht Leidsche Rijn laat zien dat die forse exploitatie- en investeringskosten met zich meebrengt. Het aantal reizigers valt juist tegen. En dus op deze relatie niet in deze vorm haalbaar is. Deze verbinding biedt daarmee volgens ons onvoldoende perspectief voor verder onderzoek.

4.7 Meer samenwerking en meer invloed

Dit hoofdstuk licht onze ambities in de samenwerking toe. Samengevat komt het beoogde resultaat neer op een meer projectmatige samenwerking met alle betrokken partijen vanaf de start van railinfra projecten (ProRail) en dienstregeling (NS) en onze provinciale wensen beter herkenbaar terug te zien in breder beleid voor spoorvervoer en -infrastructuur. Het doel is daarbij om het hele OV naar een hoger niveau te tillen. Daarmee maken we het OV aantrekkelijker voor de bestaande reizigers en krijgen we juist ook nieuwe reizigers in het OV.

Dat kunnen wij als provincie niet alleen bereiken. Sterker nog: we zijn voor een groot deel afhankelijk van de samenwerking met het ministerie van IenW, NS en ProRail en de keuzes die zij maken. Het opschrijven van onze ambities helpt om deze keuzes te beïnvloeden en zo onze invloed te vergroten.

We vinden daarnaast een intensievere samenwerking wat betreft netwerkontwikkeling en marketing en meer invloed op de dienstregeling van de trein belangrijk.

4.7.1. gezamenlijk Ontwikkelplan dienstregeling

Met het opstellen van een gezamenlijk ontwikkelplan van NS en provincie in samenwerking met ProRail, gemeenten, U Ned en de Regio's Foodvalley en Amersfoort, willen we voor een aantal jaren stapsgewijze verbeteringen in de dienstregeling afspreken. Daar waar het alleen gaat om spoorse zaken, willen we structureel overleg met de spoorsector. En commitment aan de ontwikkeling van de dienstregeling. Het ministerie van IenW zien we vanuit haar rol als concessieverlener ook graag aan tafel.

4.7.2 Integrale samenwerking dienstregeling en marketing

De regionale samenwerking op marketinggebied tussen de drie OV-vervoerders in onze provincie is op dit moment beperkt. NS heeft vooral een landelijke focus en de twee regionale vervoerders (Qbuzz en Syntus) voeren elk hun eigen merk- en marketingacties uit. Wel werken de regionale vervoerders voor hun producten met één provinciaal tarievenkader. Mede door de coronacrisis is er meer landelijke samenwerking tussen vervoerders om reizigers te informeren en terug te winnen. Ook NS is zich steeds meer bewust van de noodzaak om naar de hele mobiliteitsketen te kijken.

Met een gezamenlijke aanpak van de dienstregeling en marketing kunnen we het gemak voor de reiziger centraal stellen. De reiziger moet trein, tram en bus als één systeem gaan ervaren. Dat kan door hogere en beter afgestemde frequenties, vertrektijden en een geïntegreerd tarief. De reiziger hoeft bij het overstappen

nooit lang te wachten en aansluitingen zijn ook echt aansluitingen. De samenhang tussen lijnen en de aansluitingen is daarbij nog belangrijker dan de frequentie.

Het dubbele opstaptarief bij een overstap van bus of tram op de trein of omgekeerd moet wat ons betreft vervallen. Zo willen we het reizen met de bus, tram en trein in de provincie nog aantrekkelijker maken. Ook de realisatie van Regiopoorten draagt bij aan versterking van het OV-netwerk.

Om dit te bereiken streven we naar een intensievere en meer integrale samenwerking met:

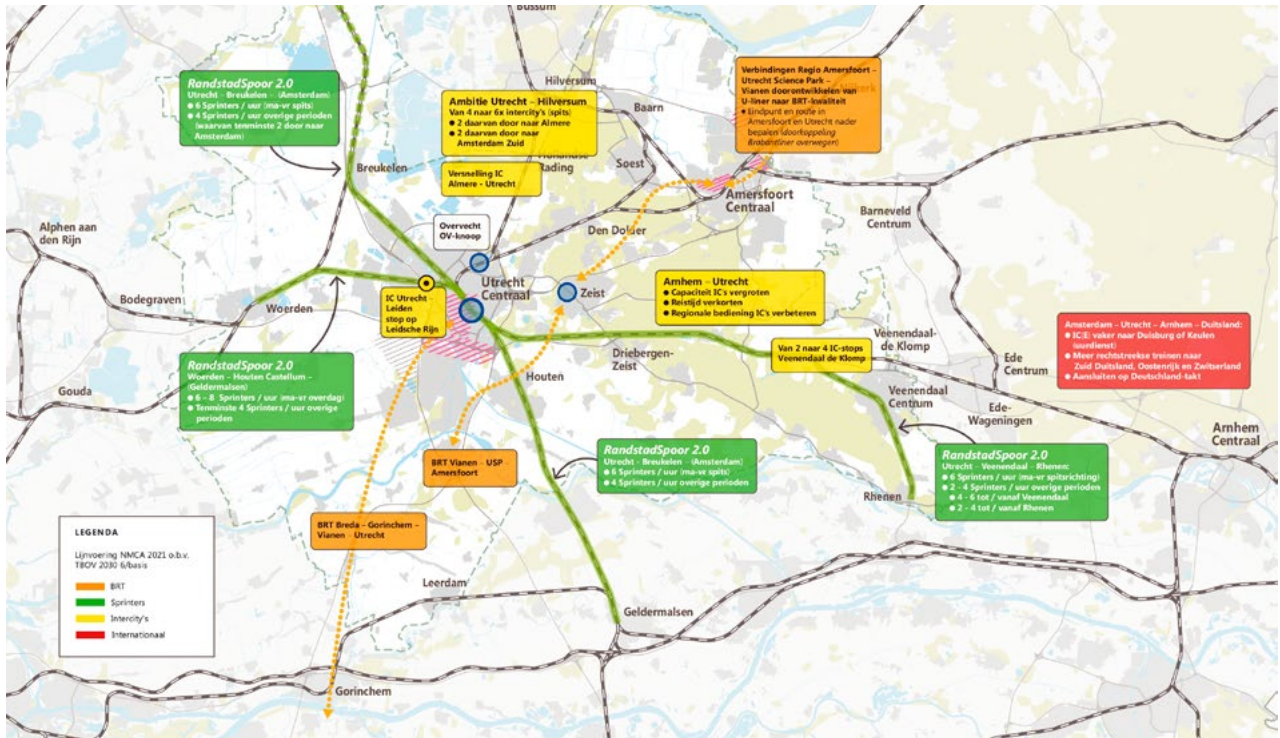
- de spoorvervoerder van het hoofdrailnet (NS);
- de concessiehouder van de MerwedeLingelijn (QBuzz);
- de concessiehouder van de Valleilijn (momenteel Connexxion/Transdev);
- de concessiehouder van het regionaal OV (Syntus), die in opdracht van de provincie rijden.

Doordat we werken aan aanbesteding van de regionale OV-concessies, kunnen deze vervoerders in de toekomst overigens wijzigen.

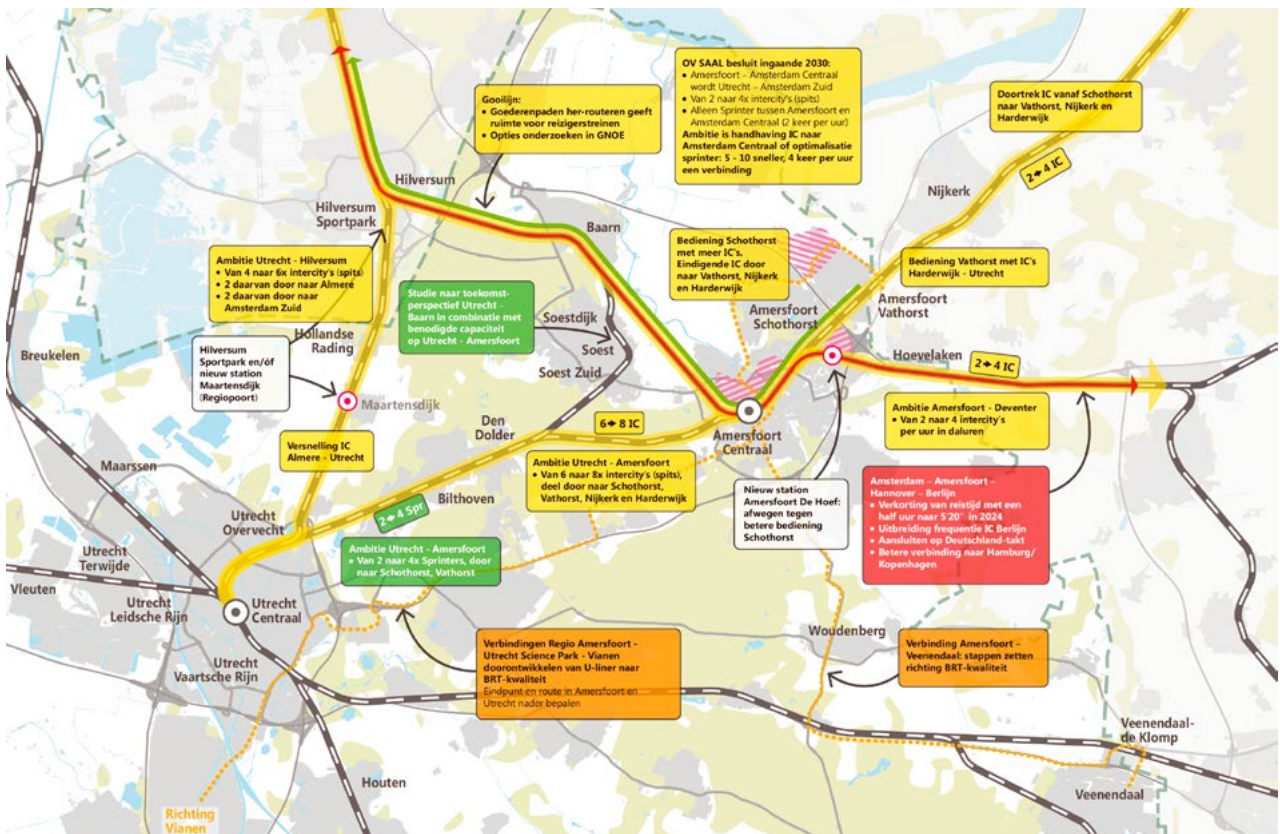
4.7.3. Meer invloed op dienstregeling trein

Het Rijk is van plan om de concessie voor de periode 2025-2035 onderhands aan NS te gunnen. Vanwege de grote opgaven en de samenhang met tram, bus en aanvullend OV, willen we in de nieuwe hoofdrailnetconcessie graag meer invloed krijgen op de ontwikkeling van de dienstregeling. We denken hierbij aan het verplicht opstellen van gezamenlijke, regionale ontwikkelplannen met het Rijk, de provincie, concessiehouder (NS) en ProRail. In zo'n ontwikkelplan kunnen we vastleggen hoe de regionale dienstregeling zich in de loop van de concessieperiode moet ontwikkelen in lijn met de regionale ontwikkeling van inwoners, arbeidsplaatsen en mobiliteit. Ook andere provincies en de Vervoerregio Amsterdam willen meer invloed of een vorm van medezeggenschap. We gaan hier graag het gesprek over aan en spreken via de Landsdelige Spoortafel af op welke manier dit vorm krijgt.

4.8 Onze ambities tot 2030 in kaart



Kaart 11: Ambities in kaart voor Regio Amersfoort in 2030 (bron deze spooragenda).



Kaart 12: Ambities in kaart voor regio Utrecht in 2030 (bron deze spooragenda).

5. Van ambitie naar realisatie

5.1 Inleiding

In hoofdstuk 4 hebben we onze ambities vertaald in oplossingsrichtingen. We werken toe naar een selectie van kansrijke oplossingen en de realisatie daarvan, samen met partijen in de spoorsector, gemeenten, regio's en U Ned. Daarvoor zijn gezamenlijke studies of andere vormen van afstemming nodig om de beslisinformatie te verzamelen. Het is niet mogelijk om alles tegelijk op te pakken. Daarom hebben we vanuit de provincie in dit hoofdstuk aangegeven wat onze prioriteiten zijn. Daar waar andere stakeholders hier anders tegenaan kijken, gaan we in gesprek over hoe we hiermee omgaan. We willen pragmatisch omgaan met ambities die zonder tijdrovende infrastructuur aanpassingen te realiseren zijn: wat al op korte termijn al mogelijk is willen we graag zo snel mogelijk realiseren. Zo werken we gezamenlijk toe naar een stapsgewijze verbetering. Waarbij we niet hoeven te wachten totdat de meest ideale, gewenste infrastructuur gereed is.

Gelukkig werken we al veel samen met onze stakeholders in diverse lopende studies waarin we al gezamenlijk invulling geven aan het realiseren van een aantal ambities. Het voortzetten van deze studies heeft voor ons hoge prioriteit. In paragraaf 5.2 geven we aan om welke studies het gaat en welke ambities en oplossingsrichtingen in die studies reeds verkend worden en voor enkele studies geven we nog aandachtspunten mee.

Er zijn ook oplossingsrichtingen en bouwstenen die nog niet (voldoende) opgepakt worden in lopende studies en waar wij ook hoge prioriteit aan geven. Deze staan uitgeschreven in paragraaf 5.3. Voor de volledigheid zijn in de bijlagen tabellen opgenomen, waarin per oplossingsrichting en bouwsteen staat of deze al belegd is en zo niet een voorstel wanneer we wat willen starten. In overleg met partijen als NS, ProRail, gemeenten en regio's kan het zijn dat we hierin nog gaan schuiven. Soms zijn we zelf initiatiefnemer van een studie, soms zijn anderen dat.

5.2 Uitwerking in lopende studies

Zoals omschreven hangt deze spooragenda samen met lopende plannen en studies. Een groot deel daarvan valt onder het programma Toekomstbeeld OV of afspraken met het Rijk in het kader van het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT).

Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV

Samen met provincies, vervoerregio's, ProRail en vervoerders heeft het Rijk in de ontwikkelagenda de keuzen voor de lange termijn voor het openbaar vervoer

op hoofdlijnen beschreven. De opgaven die het OV hierin heeft, zijn onder meer het accommoderen van de verstedelijkingsopgave, het versterken van de economie en het invullen van de klimaat- en milieupgaven. Eerst moet de basis op orde komen: doorgroei van hoogfrequent spoorvervoer is hierbij een belangrijk aspect, net als keuzes voor goederenrouting. De hoofdkeuzes voor het netwerk zijn uitgewerkt volgens een aantal thema's:

1. een hoogfrequente stedenring en snellere IC's;
2. versnellen naar de landsdelen;
3. internationaal verbinden;
4. OV in hoogstedelijk gebied;
5. Hoogwaardig OV in en tussen de regio's.

In deze paragraaf schetsen we de lopende studies die vanuit TBOV zijn opgepakt, waarin al wordt samengewerkt aan de uitwerking van een aantal spoorambities en oplossingsrichtingen.

Bouwstenen TBOV internationaal spoorvervoer

IC Berlijn via Amersfoort versnellen (korte termijn)

De eerste stap van NS zorgt al in 2025 voor een verbinding van Amsterdam via Amersfoort naar Hannover en Berlijn die een half uur sneller is. ProRail is bezig om de infrastructuur te realiseren die hiervoor nodig is. Doel is een frequentere en snellere verbinding via Amersfoort naar Hannover en Berlijn en op termijn ook naar bijvoorbeeld Bremen, Hamburg en Kopenhagen.

Meer en snellere treinpaden Duitsland (lange termijn)

Wij zetten primair in op verbetering van het traject Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Duitsland voor betere internationale verbindingen. In eerste instantie gaat het om meer treinpaden om een uurdienst mogelijk te maken; op termijn ook om kortere reistijden en minder onderlinge hinder van treindiensten op deze corridor. Daarvoor is extra infrastructuur nodig. De route van Amsterdam via Amersfoort - Deventer - Enschede - Bad Bentheim blijft als zelfstandige verbinding die een eigen markt bedient en belangrijk is voor de verbinding met Berlijn, Noord-Duitsland en Denemarken.

Menukaart Robuuste Basis

In de ontwikkelagenda TBOV zijn zogenaamde menukaarten voor urgente opgaven opgenomen. ProRail werkt aan de menukaart Robuuste Basis. Het gaat hier om inzicht in de maatregelen en investeringen om voldoende vervoercapaciteit te kunnen bieden op het spoor. Hierin zit ook een doorgroei van zes Intercity's

per uur naar acht tot twaalf Intercity's op een aantal trajecten.

Onze zorg is dat de doorgroei van het aantal sprinters dan niet mogelijk is. Wij blijven aandacht vragen voor meer treinen voor regionale opgaven.

Corridorstudie Utrecht - Arnhem - Duitsland (UAD)

Deze corridorstudie is inmiddels opgesplitst in twee delen: Utrecht - Foodvalley - Arnhem en Arnhem - Duitse grens. In het BO MIRT van november 2022 is afgesproken dat deze studies naar toekomstige treinbediening op het traject Utrecht - Arnhem als MIRT-onderzoek verder worden opgepakt. Het onderzoeksvoorstel gaat in op: (a) de brede bereikbaarheidsopgave, (b) de verstedelijkingsopgave in de provincie Utrecht, Regio Food Valley en de Groene Metropoolregio Arnhem - Nijmegen en (c) de bredere impact op de fysieke omgeving van mogelijke maatregelen.

In deze studie, waarvan het plan van aanpak in het voorjaar van 2023 wordt opgesteld, gaan onder meer de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en Regio Foodvalley participeren. Er ligt ook een verband met de verstedelijkingsopgave in Utrecht-Oost en met een mogelijke realisatie van een (IC-) station Lunetten-Koningsweg of Koningsweg. Deze beide ontwikkelingen spelen op zijn vroegst na 2035. Ze maken nu geen deel uit van het MIRT-onderzoek, maar komen aan bod in een separaat regionaal onderzoek. De resultaten van dit onderzoek worden tegen die tijd wel betrokken bij de bevindingen uit het brede MIRT-onderzoek Utrecht - Arnhem - Duitsland.

Corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitsland (ATD)

Deze voorgenomen studie is een verkenning naar de volledige route tussen Amsterdam en Duitsland via grensstation Bad Bentheim. Er komt voor de IC-Berlijn een voorstel om de mogelijkheden voor versnelling van de treindienst op het bestaande tracé via Amersfoort of via een nieuw tracé langs Zwolle te onderzoeken. Deze studie heeft ook aandacht voor regionale wensen, zoals nieuwe stations en verbetering van regionale verbindingen. De provincie Utrecht, de gemeente Amersfoort, Regio Amersfoort en Regio Foodvalley namen deel aan het opstellen van het studievoorstel. In 2023 bekijken we hoe en waar we de onderzoeksvragen verder oppakken.

Goederenvervoer routing Rotterdam - Noordoost-Europa (GNOE)

Dit is een studie naar mogelijkheden om het goederenvervoer tussen Rotterdam en Noord-Duitsland via een andere route te laten lopen. De groei van het reizigersvervoer op het spoor in de Randstad wordt namelijk voor een deel belemmerd, omdat daar ook goederentreinen via al drukke spoorlijnen rijden. Minder goederentreinen via deze routes betekent dat er meer ruimte vrijkomt voor reizigerstreinen. De uitkomst van deze studie bepaalt dus ook in hoeverre er extra reizigerstreinen kunnen gaan rijden, zoals we graag willen.

Samenhang TBOV studies

De corridorstudies UAD, ATD en GNOE hangen sterk met elkaar samen. In deze studies ligt het accent vaak op het realiseren van internationale en nationale spoorambities en minder op regionale spoorambities. Realisatie van een station Koningsweg kan bijvoorbeeld de mogelijkheden voor de treindiensten op UAD beïnvloeden. En de keuze binnen ATD voor herroutering van IC Berlijn via Zwolle heeft gevolgen voor de spoorpositie van Amersfoort. De resultaten van de studies vragen dan ook om een integrale afweging. Zo kunnen we alle belangen wegen en een keuze maken waarmee de treindiensten ook daadwerkelijk op de infrastructuur passen. We vragen het Rijk deze integrale afweging samen met ons goed te organiseren. Wij dragen daar vanuit de regio aan bij met het oppakken van onder meer de regionale studie Lunetten-Koningsweg / binnenstadsas en de studie spoorbereikbaarheid Amersfoort. Beide worden hierna kort omschreven.

Regionale spoorstudies

IC-station Lunetten-Koningsweg

Uit de MIRT-verkenning OV en Wonen blijkt dat een station Lunetten-Koningsweg voor de lange termijn potentie heeft. Om hierover te kunnen beslissen, is informatie nodig vanuit het perspectief voor het landelijk spoorwegnet, het regionaal OV-net en de impact op verstedelijkingslocaties. Dit om in samenhang met eventuele OV-investeringen in de Utrechtse binnenstadsas een goede afweging te kunnen maken.

Het landelijke perspectief is onderdeel van de corridorstudie Utrecht - Arnhem - Duitsland. Voor de twee andere perspectieven is in het BO MIRT van november 2022 afgesproken dat de provincie en gemeenten (de regio) een verdiepend onderzoek gaan doen. Dat onderzoek gaat over de samenhang tussen mogelijke doorontwikkeling van de OV-binnenstadsas, IC-station Lunetten-Koningsweg, de Waterlinielijn en de verstedelijking aan de zuidoostkant van de stad. Daarnaast brengen we de potentie van dit IC-station in bij het MIRT-onderzoek naar de doorontwikkeling van de spoorcorridor Utrecht - Regio Foodvalley - Arnhem. Het streven is om binnen enkele jaren een besluit te kunnen nemen over de definitieve ontwikkeling van Lunetten-Koningsweg.

Spoorbereikbaarheid Amersfoort

De (inter)nationale en regionale bereikbaarheid van het spoor in Amersfoort is van belang voor de verstedelijkingsstrategie van Regio Amersfoort. Voor de integrale besluitvorming over de landelijke spoorcorridors lopen er meerdere landelijke studies die invloed kunnen hebben op de bereikbaarheid en knooppuntfunctie van Amersfoort. Zo kan aanleg van de Lelylijn effect hebben op de verbinding van Amersfoort naar Zwolle. En kan het omleggen van de Intercity tussen Twente en Amsterdam via Zwolle effect hebben op de verbinding via Amersfoort. Voor Regio Amersfoort is het daarnaast belangrijk om het gewenste spoorvervoer in relatie tot

het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort uit te werken. Vertrekpunt hiervoor zijn de principes uit de Mobiliteitsstrategie van U. Dit onderzoek pakken U Ned-partners op als multimodale uitwerking van de mobiliteitsstrategie.

Bouwstenen TBOV nationaal spoorvervoer

Corridorgericht reistijdverkorting IC's (lange termijn)

Verbeteren reistijden intercity's van Utrecht naar stedelijke regio's (Den Haag/Rotterdam, Amsterdam, Arnhem-Nijmegen, Eindhoven) en landsdelen. Via deze weg willen we met landelijke partners en partners per corridor toewerken naar noodzakelijke keuzes en investeringen. De belangrijkste corridors zijn richting de stedelijke regio's Den Haag/Rotterdam en Arnhem. Ook de treindiensten vanuit Leidsche Rijn richting Den Haag en Rotterdam willen we verbeteren door kortere reistijden en meer rechtstreekse verbindingen.

Ontlasten Utrecht Centraal (lange termijn)

De dubbele rol van Utrecht Centraal als draaischijf voor het landelijke spoorwegnetwerk en als sleutel voor het stedelijk en regionale vervoersnetwerk brengt diverse opgaven met zich mee die hoge prioriteit hebben. Utrecht CS is zwaar belast en met groeiende vervoersstromen neemt deze belasting toe. Een van onze belangrijkste opgaven is om het station te ontlasten. Dit is belegd in de lopende MIRT-verkenning OV&wonen. Het vergroten van de capaciteit voor het regionaal OV op een dusdanige wijze dat de belasting op Utrecht CS niet verder toeneemt draagt bij aan het op lange termijn draaiend houden van dit knooppunt.

Corridor Utrecht - Arnhem-Duitse grens (lange termijn)

Op deze corridor liggen diverse IC-stations die een rol spelen in de regionale bereikbaarheid. Een IC station Koningsweg wordt verder onderzocht in een regionale studie LKW-Binnenstadsas (2e fase Schaalsprong OV) en speelt daarnaast een rol in de afwegingen die in de corridoruitwerking Utrecht - FoodValley - Arnhem met rijk en regio's wordt gemaakt. In deze studie wordt ook het belang van een goede bediening van de IC-knopen Veenendaal-De Klomp en Driebergen-Zeist meegenomen. Deze stops zijn van belang voor ontsluiting van nieuwbouw en versterken van de P+R-functie van Driebergen-Zeist.

Knooppuntontwikkeling

Voor de ontwikkeling van OV-knooppunten werken we in de provincie Utrecht al samen met de stakeholders. Voor de regiopoorten doen we dit in U Ned verband en voor de overige knooppunten vanuit het provinciale uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten.

Regiopoorten

Utrecht Nabij, ontwikkeld door U Ned, is de toekomstvisie voor de regio Utrecht. Hierin is de ontwikkeling van de Regiopoorten Woerden, Breukelen, Bilthoven, Zeist-Noord, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten en Vianen opgenomen. Dit zijn OV-knooppunten waar binnen een straal van tien minuten fietsen een groot deel van de regionale woningbouwgroei kan worden opgevangen. Dat kan door de verstedelijking te richten op inwoners voor wie wandelen, fietsen en OV-gebruik centraal staan. Regiopoorten spelen daarnaast een belangrijke rol bij het ontlasten van Utrecht Centraal door hun P+R-functie. Ook functioneren ze als landschapspoort, die de Utrechtse landschappen met het OV bereikbaar maakt.

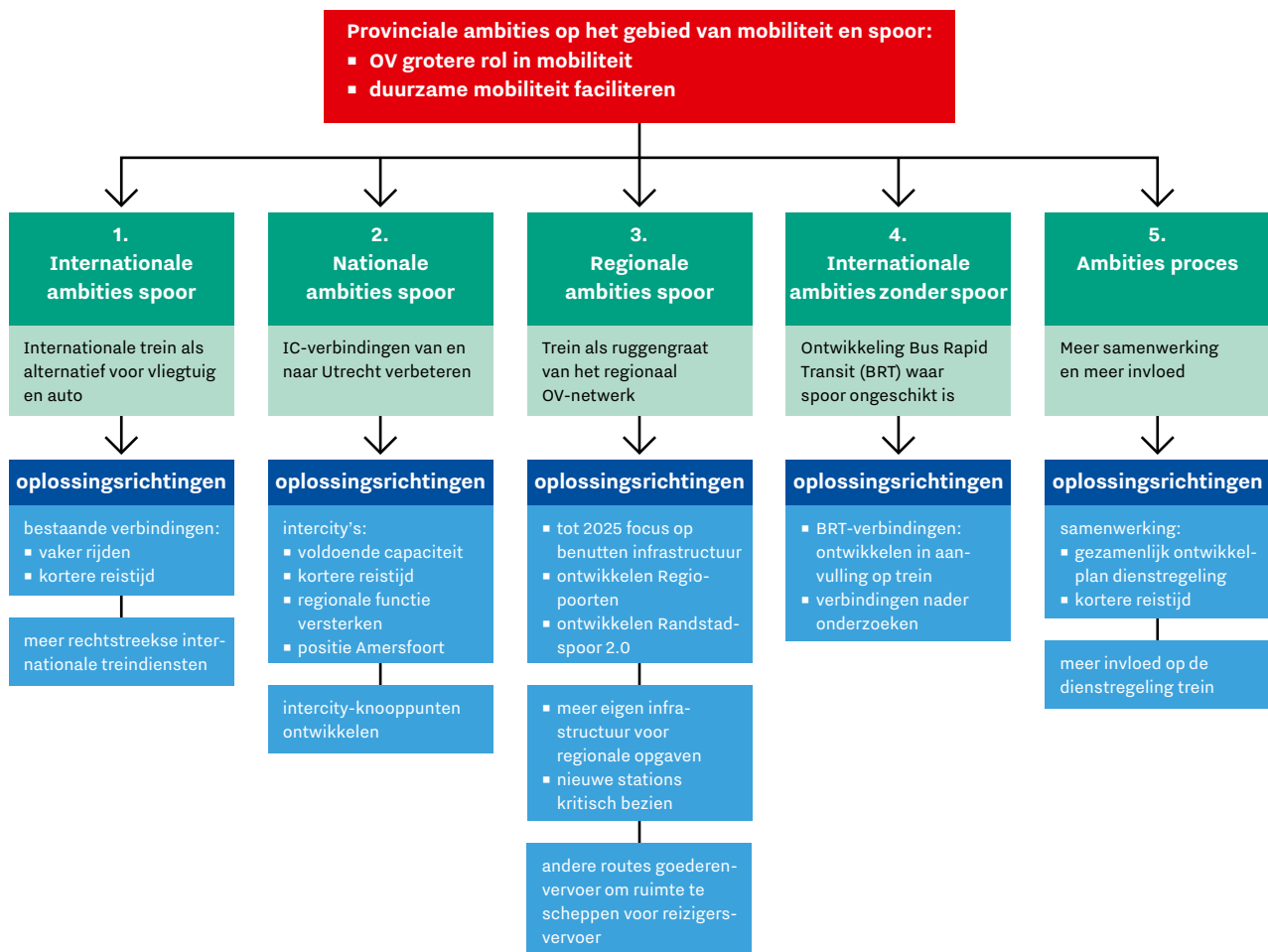
OV-knooppunten

In het uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten is vastgelegd hoe we multimodale knooppunten kunnen versterken. Op deze knooppunten komen de regionale netwerken van OV, fiets en auto samen. Reizigers kunnen van de ene naar de andere vorm van vervoer overstappen. Er gebeurt veel op deze dynamische plekken: er zijn winkels, kantoren en horeca. Door de goede bereikbaarheid is er een groeiende vraag naar functies als wonen, werken en onderwijs. We werken samen met onder meer gemeenten en ProRail aan de realisatie van deze functies. Daarbij streven we naar een passende kwaliteit van de knooppunten. Park and Ride (P+R) is een belangrijke bouwsteen voor de OV-knooppunten.

5.3 uitwerking Aanvullende oplossingsrichtingen

In voorgaande paragraaf staat beschreven aan welke gedeelde ambities en oplossingsrichtingen vanuit lopende studies wordt gewerkt. Er zijn ook oplossingsrichtingen en bouwstenen die nog niet (voldoende) opgepakt worden en waar wij ook hoge prioriteit aan geven. De (studies naar deze) hoog geprioriteerde oplossingsrichtingen en bouwstenen worden in deze paragraaf omschreven.

In bijlage 1 staat een overzicht van alle oplossingsrichtingen en bouwstenen voorzien van onze prioritering. Hierbij gaat het nadrukkelijk om ónze vertaling van de ambities naar de oplossingsrichtingen. Mogelijk is de spoorsector het weliswaar eens met onze ambities, maar denken partijen die op een andere manier te kunnen realiseren. De komende tijd gaan we met de spoorsector hierover verder in gesprek.



1. Internationale ambities op het spoor

De ambities om internationale verbindingen een alternatief te laten vormen voor vliegtuig en auto op de langere afstand wordt in grote lijnen door alle partners gedeeld. Onze primaire focus ligt op het verbeteren van de bestaande verbindingen. Op de korte termijn ligt onze prioriteit op het versnellen van de IC Berlijn via Amersfoort en op de lange termijn op het realiseren van meer en snellere treinpaden richting Duitsland via Utrecht en Arnhem. Deze oplossingsrichtingen zijn al belegd in lopende studies. Het stimuleren van vervoerders om de verbinding van Utrecht en Amersfoort naar Duitsland nog vóór 2030 uit te bouwen naar een uurdienst en om vanuit Utrecht of Amersfoort meer rechtstreekse internationale treinverbindingen aan te bieden hebben een lage prioriteit.

2. Nationale ambities op het spoor

Onze nationale ambities worden door de meeste partijen gedeeld, maar dit geldt niet voor alle oplossingsrichtingen die we in gedachte hebben. Onze focus ligt in dit geval op het versnellen van bestaande verbindingen en het realiseren van extra IC-stops en/of IC-stations en deze zijn veelal belegd in bestaande opgaven. Dit betreft het realiseren van corridorgerichte reistijdverkorting van IC's, en het ontlasten van Utrecht Centraal door IC-stops rondom de stad. Aanvullend hebben het aanbrenge van differentiatie in het treinproduct en het bewaken

van de positie van Amersfoort voor ons ook hoge prioriteit. Het verbeteren van de treindienst Breda-Utrecht is iets wat we willen onderzoeken voor de toekomst, maar heeft op dit moment geen hoge prioriteit. Op deze relatie werken we ook aan een BRT-verbinding.

Differentiatie treinproduct (korte en lange termijn)

Zowel op korte als lange termijn willen we met de spoorsector kijken naar de mogelijkheden voor productdifferentiatie om zo het landelijke en regionale OV-systeem beter op elkaar aan te sluiten. Bij meer differentiatie in treinproducten kunnen sommige IC-diensten wat vaker gaan stoppen dan de huidige IC, en andere IC's juist minder. We doelen hierbij op de realisatie van IC-verbindingen met een grotere regionale functie. Voor de korte tot middellange termijn gaat het om tussenstops van semi-IC's (of Sprinters die haltes overslaan) op stations waar dat fysiek en zonder grote investeringen mogelijk is (bijvoorbeeld Woerden en Overvecht vanuit Hilversum). Denk hierbij aan IC-stops op stations rondom Utrecht waar de infrastructuur dit al toelaat, zoals Woerden, Driebergen Zeist, Veenendaal-De Klomp, Amersfoort Schothorst, Vathorst, Nijkerk en Harderwijk. Daardoor ontstaan kortere reistijden vanuit de regio.

Voor de lange termijn gaat het om semi-IC-stops waar dat nu zonder infrastructuraanpassingen nog niet mogelijk is. Bijvoorbeeld Lunetten, Koningsweg, Leidsche Rijn naar Rotterdam / Den Haag en Overvecht vanuit Amersfoort.

Positie Amersfoort in spoornetwerk (lange termijn)

Gelet op de zware vervoersrelatie tussen Amersfoort en Utrecht, de verstedelijkingsopgave in beide steden en de ontwikkelingen op het hoofdrailnetwerk is het van belang de IC-verbinding en knoop Amersfoort en de positie hiervan in het OV-netwerk te behouden of versterken. Deze opgave is ook in U Ned benoemd en een nadere studie moet hier komende jaren inzicht geven in mogelijke ontwikkelscenario's en de impact die landelijke netwerkkeuzes hebben voor Amersfoort.

Voor de bereikbaarheid van Amersfoort is ook de relatie met Amsterdam Centraal van belang. Door keuzes voor OV SAAL rijdt hier vanaf 2030 slechts eenmaal per halfuur een sprinter. In het BO-SAAL zijn hierover afspraken gemaakt om optimalisatie van deze verbinding te onderzoeken. Ook in de corridorstudie ATD hebben we aandacht gevraagd voor de reistijd en kwaliteit op deze verbinding.

3. Regionale ambities op het spoor

Het spoor vormt de ruggengraat voor het regionaal OV en het realiseren van een systeemsprong is voor ons de meest prioritaire opgave. Met de ontwikkeling van Randstadspoor is destijds flink geïnvesteerd en is een basis gelegd. Het is belangrijk de aanwezige infrastructuur (o.a. nieuwe voorstadhaltes) nog beter te benutten.

De opgave is het daadwerkelijk opbouwen en behouden van een frequent sprinternetwerk in alle windrichtingen vanaf Utrecht Centraal. Daarbij hoort ook een verdere doorontwikkeling naar Randstadspoor 2.0 in alle windrichtingen op de bestaande spoorcorridors. Wat we hieronder verstaan en wat hiervoor nodig is moet nader worden uitgewerkt per corridor. Deze opgave willen we samen met de spoorsector oppakken waarbij we al een aantal prioritaire bouwstenen zien die deels al zijn belegd in lopende studies en uitwerkingen en deels in regionaal verband gestart moeten worden. Zo wordt al gewerkt aan het verdichten rond en verbinden van OV-knooppunten en aan GNOE. Met name de knooppunten die zijn aangewezen als regiopoort hebben voor ons de prioriteit. Op regiopoorten als Woerden of Houten wordt al nieuw programma ontwikkeld en ook op andere regiopoorten als Bunnik en Breukelen liggen kansen, maar zijn hogere frequenties randvoorwaardelijk. Aan het verdichten rond en verknopen van knopen blijven we werken en kijken we waar extra inzet nodig is.

Daarnaast zien we een aantal corridors en studies als belangrijke bouwsteen om zowel op korte als lange termijn te werken aan een beter sprinterproduct met meer sprinters als onderdeel van een regionale ruggengraat, maar is inzet hierop afhankelijk van de beschikbare capaciteit.

(Den Haag-) Woerden - Utrecht CS - Houten Castellum (-Tiel/Den Bosch)

Met name in relatie tot regiopoorten Woerden en Houten. Onderzoek is nodig naar de opwaardering van station

Woerden als Regiopoort met verdichting en koppeling aan P+R.

(Amsterdam-) Breukelen - Utrecht CS - Driebergen Zeist (-Veenendaal-Rhenen / evt. Ede-Wageningen)

Met name in relatie tot regiopoorten Breukelen, Bunnik, Driebergen-Zeist en Veenendaal.

Deels loopt dit via de studie Utrecht-Foodvalley-Arnhem (AFD), maar het deel Breukelen-Utrecht maakt geen onderdeel uit van deze studie. Ook de lijn naar Rhenen valt niet onder deze studie. Uit de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor (LNS) blijkt dat de waarde van een extra sprinter tussen Breukelen en Driebergen - Zeist beperkt is. In TBOV is bovendien realisatie van een station Veenendaal Zuid onderzocht. Dat station is gemakkelijk inpasbaar, maar het aantal reizigers hangt af van verstedelijking rondom het station. We gaan met de spoorsector in gesprek om ook voor deze studie te komen tot gezamenlijke oplossingsrichtingen.

Utrecht CS - Amersfoort - Nijkerk (-Harderwijk) / Amersfoort Centraal - Barneveld (-Ede Wageningen)

In Regio Amersfoort is een betere bediening met (versnelde) sprinters nodig, met name in relatie tot regiopoort Bilthoven, Utrecht Overvecht en de Amersfoortse stations Schothorst en Vathorst. De mogelijkheden hiervoor zijn al verkend in de LNS: er is meer infrastructuur nodig. Op termijn zijn ook in Foodvalley meer sprinters wenselijk door verdere vervoergroei en woningbouw.

Amsterdam CS - Hilversum - Amersfoort Centraal / Utrecht - Hilversum - Almere

In alle gevallen ligt er sterke samenhang met de ontwikkelingen rond het IC-product. Voor de laatste twee corridors naar Amsterdam Centraal en Almere betekent dit bijvoorbeeld dat we zowel op de korte en lange termijn bij de uitwerking van OV-SAAL aansluiten. Optimalisatie van de verbinding Amersfoort - Amsterdam Centraal is hierbij weer gewenst. De realisatie van een hoogfrequente sprinter tussen Hilversum, Amsterdam en Haarlem waaraan de Metropoolregio Amsterdam werkt kan hierbij worden betrokken.

4. Regionale ambities zonder spoor

Wij delen dezelfde ambitie als het rijk als het gaat om ontwikkeling van Bus Rapid Transit. Wij zien kansen om met de inzet van BRT op korte termijn de ruggengraat van ons regionale OV-netwerk te versterken. De focus moet voor ons liggen op corridors waar BRT een betere kwaliteit verbinding kan bieden dan kan via de huidige OV-verbinding en/of spoorinfrastructuur. Van de vier genoemde oplossingsrichtingen zijn er twee die voor ons prioriteit hebben, gezien de omvang van reizigersstromen en potentie voor kwaliteitsverbetering. Dat zijn de corridors Breda - Gorinchem- Utrecht en Amersfoort - USP. Beide corridors zijn al belegd in studies. Voor Amersfoort - Veenendaal ligt de prioriteit lager, maar kan onderzoek gedaan worden naar mogelijkheden voor een snellere en frequentere busverbinding in de vorm van

een U-liner met enkele BRT-kenmerken. Voor de corridor Almere - Utrecht ligt de prioriteit laag en laten we het initiatief bij provincie Flevoland.

Breda - Gorinchem - Utrecht (korte en lange termijn)

De huidige busverbinding concurreert momenteel niet met de treinverbinding via Tilburg en 's-Hertogenbosch. Door versnelling en kwaliteitsverbetering worden de stedelijke gebieden van Utrecht en Breda per BRT sneller en aantrekkelijker verbonden. Met een aantal corridor-hubs met P+R ontstaat ook een mogelijkheid voor een overstap van auto naar OV aan de rand van de stedelijke gebieden (bijvoorbeeld Vianen). Daarnaast kijken we ook naar de vraag of het kansrijk is om de verbinding via Vianen (Lekbrug) door te trekken via Nieuwegein naar USP. Het project heeft daarmee ook samenhang met het project Waterlinieweg.

Amersfoort - USP

Deze verbinding heeft al een hoge kwaliteit. Voor deze BRT-corridor moet worden onderzocht of er mogelijkheden zijn voor versnelling en kwaliteitsverbetering. Zowel op en om de A28 en bij hubs infrastructuurueel als qua doorontwikkeling van het concept.

5. Ambities op proces en verantwoordelijkheid

Provincie Utrecht heeft als ambitie om meer en beter samen te werken bij spoorse zaken met IenW, NS en ProRail. Als provincie zijn we onder meer opdrachtgever van de OV-concessies voor het regionaal openbaar vervoer. We willen een zo goed mogelijke aansluiting van ons regionale OV op het spoornetwerk en zien een belangrijke rol weggelegd voor het spoornetwerk om onze verstedelijkingsopgave te faciliteren. Daarom willen we meer invloed op de dienstregeling dan het recht op inspraak dat we nu hebben. De ervaringen met de afgeschaalde NS dienstregeling laten zien dat het om het totale ov systeem moet gaan: minder reizigers nemen nu de bus of tram doordat er minder treinen rijden, die ook niet goed zijn afgestemd op de regionale OV-dienstregeling. Wij merken ook dat ons OV nu niet

voller raakt door een gebrek aan treinen en dat kost ons als provincie geld. Goede bereikbaarheid voor iedereen betekent ook dat de afstemming van dienstregelingen, reisproducten, marketing en communicatie beter moeten. De weg omhoog moet vooral samen worden ingezet. Voor de komende jaren hebben we geld gereserveerd om de geplande studies te bekostigen. Op basis van de uitkomsten van deze studies willen we ons intern ook hard maken om besluitvorming op te zetten voor budget voor onze grotere ambities. Samenwerken is tenslotte een proces dat van twee (of meer) kanten komt.

Het realiseren van een gezamenlijk bestuurlijk convenant om samen te werken aan het spoor en om onder andere een ontwikkelplan op te stellen zien we als een oplossing om een aantrekkelijker netwerk te realiseren dat aansluit bij de regionale ontwikkeling en het optimaal faciliteren van de reiziger. Veel andere (marketing)opgaven zouden hier direct inpassen. Daar waar het alleen gaat om spoorse zaken, willen we structureel overleg met de spoorsector. Het ministerie van IenW als concessieverlener zien wij graag ook aan tafel. Daarnaast beogen we 'vanzelfsprekend reizen' in de breedste zin van het woord: reizen zonder spoorboekje, eenzelfde tarief onafhankelijk van de modaliteit, naadloos overstappen en geïntegreerde reisinformatie. Op veel onderdelen wordt hieraan al hard gewerkt, maar we zijn er nog lang niet. Met alle partners in het regionaal OV moeten we bekijken welke optimalisatieslagen nog te maken zijn. Het gaat om het opstellen van een integraal OV-netwerk waarin de aansluitingen tussen modaliteiten zijn opgenomen. Afspraken over tariefintegratie vragen ook om inzicht in de financiële consequenties en om mogelijkheden hierover afspraken vast te leggen. In het komende halfjaar wordt door het Ministerie van IenW gewerkt aan het verkrijgen van inzicht in de (on)mogelijkheden van tariefintegratie tussen NS en regionaal ov en de financiële consequenties daarvan. Wij zijn daar groot voorstander van in het belang van de reiziger en zullen dit nauw volgen.

6. Bijlage 1: Bouwstenen bij oplossingsrichtingen

Toelichting op de tabellen

In de tabellen staan naast de opgaven het product/de producten en het beoogde resultaat/resultaten beschreven. De kolom wie/waar informeert bij wie het initiatief ligt om de opgave(n) op te pakken en waar de studie wordt opgepakt of, wanneer dat al bekend is, waar de besluitvorming plaats vindt. De kolom prioriteit geeft aan hoeveel prioriteit we aan de opgave willen geven: hoog, middel of laag. Opgaven die van belang zijn voor de realisatie van nieuwe bouwlocaties, Regiopoorten, BO MIRT-afspraken, voldoende vervoercapaciteit en de gewenste verschuiving van auto naar spoor en fiets hebben

een hoge prioriteit. De internationale ambities hebben een lage prioriteit, net als ambities die momenteel niet urgent zijn. De kolom start vermeldt het jaartal waarin we willen starten met de uitwerking van de opgave. Een lage prioriteit betekent niet automatisch dat de start van de uitwerking naar achteren schuift.

Opgaven die al in bestaande studies (zullen) worden opgepakt, zijn lichtgroen gearceerd. Opgaven waarvan het initiatief bij anderen ligt, zijn lichtblauw gearceerd. Opgaven die we zelf willen oppakken en die nog niet zijn belegd, zijn lichtroze gearceerd. In de kolom wie en waar is dit ook in tekst aangegeven.

1: internationale ambities op het spoor

	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Prioriteit	Start
1.1	IC Berlijn via Amersfoort uiterlijk in 2025 een half uur sneller.	Dienstregelingsvoorstel NS.	Concurrerende reistijd, alternatief voor vliegen en auto.	NS/ dienst-regelingsoverleg	hoog	2024
1.2	Realisatie van meer en snellere treinpaden tussen Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Duitsland, aansluitend op 'Deutschlandtakt' op de route via Arnhem én Bad Bentheim.	Rapportage van ProRail (en DB Netz) die inzicht biedt in mogelijkheden, effecten en kosten.	Het mogelijk maken voor vervoerders om vaker te rijden; concurrerende reistijd, alternatief voor vliegen en auto.	ProRail/ corridorstudies ATD en UFA	middel	2023 - 2025
1.3	Vervoerders stimuleren om de verbinding van Utrecht naar Duitsland nog vóór 2030 uit te bouwen naar een uurdienst.	Onderzoek vervoerpotentie uit Toekomstbeeld OV. Lobbyrapport voor internationale treinvervoerders.	Aantrekkelijkere verbindingen; concurrerende reistijd, alternatief voor vliegen en auto.	provincie/ corridorstudie Arnhem - Duitsland	laag	2024
1.4	Vervoerders stimuleren om vanuit Utrecht of Amersfoort meer rechtstreekse internationale treinverbindingen aan te bieden.	Onderzoek vervoerpotentie uit Toekomstbeeld OV. Lobbyrapport voor internationale treinvervoerders.	Aantrekkelijkere verbindingen; alternatief voor vliegen en auto.	provincie/ landelijke spoortafel (ALL-RAIL, NS, DB)	laag	2025

Toelichting

1.1	De eerste stap van NS zorgt al in 2025 voor een verbinding van Amsterdam via Amersfoort naar Hannover en Berlijn die een half uur sneller is. ProRail is bezig om de infrastructuur te realiseren die hiervoor nodig is. Doel is een frequentere en snellere verbinding via Amersfoort naar Hannover en Berlijn en op termijn ook naar bijvoorbeeld Bremen, Hamburg en Kopenhagen.
1.2	Wij zetten primair in op verbetering van het traject Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Duitsland voor betere internationale verbindingen. In eerste instantie gaat het om meer treinpaden om een uurdienst mogelijk te maken; op termijn ook om kortere reistijden en minder onderlinge hinder van treindiensten op deze corridor. Daarvoor is extra infrastructuur nodig. De route van Amsterdam via Amersfoort - Deventer - Enschede - Bad Bentheim blijft als zelfstandige verbinding die een eigen markt bedient en belangrijk is voor de verbinding met Berlijn, Noord-Duitsland en Denemarken.
1.3	NS of andere vervoerders moeten een snellere verbinding tussen Utrecht, Arnhem en Duitsland stapsgewijs ontwikkelen tot een meer frequente verbinding. Het doel: minimaal een uurdienst naar Duisburg (ICE-knooppunt) of Keulen uiterlijk in 2030.
1.4	We willen bekijken hoe we vervoerders in internationaal treinvervoer kunnen bewegen om nieuwe verbindingen van of via Utrecht te realiseren. Daarbij denken we niet alleen aan verbindingen richting Duitsland, maar ook richting Frankrijk, Engeland, Zwitserland, Italië of Oostenrijk. Inzicht in de vervoerpotentie op de huidige ICE-verbinding kan hierbij helpen. We hebben voor deze ambitie het 2.0 concept van de Trans Europa Express (TEE) voor ogen, dat nu al inpasbaar is op de infrastructuur. Daarmee kunnen we op korte termijn al verbeteringen realiseren. Anders dan in het Toekomstbeeld OV, dat vooral inzet op reistijden tot zes uur, zijn in het TEE-concept ook langere afstanden opgenomen.

2: nationale ambities op het spoor

	Opgave	Product	Resultaat	Wie/waar?	Prioriteit	Start
2.1	IC's sneller naar Arnhem, Den Haag en/of Rotterdam, Eindhoven, Maastricht en Heerlen.	Overzicht van mogelijke reistijdverkorting (Toekomstbeeld OV-analyses, menukaart hoogfrequente stedenring).	Concurrerende reistijd, beter alternatief voor auto.	provincie/Toekomstbeeld OV	hoog voor corridors Arnhem (via UFA zie ook regionale ambitie), Den Haag/Rotterdam, rest middel)	2024
2.2	Differentiatie in treinproducten op de korte termijn.	Overzicht van mogelijkheden en kansen om door differentiatie regionale treindiensten te verbeteren.	Optimale benutting van infrastructuur en inspelen op regionale vervoervraag.	NS/Ontwikkelplan dienstregeling NS	hoog	2024-2025
2.3	Differentiatie in treinproducten op de langere termijn.	Netwerk van regio IC's met bediening van meer stations, hogere frequenties en kortere reistijden.	Betere ontsluiting van nieuwbouwlocaties, kortere reistijden.	NS en provincie/Ontwikkelplan dienstregeling NS 2025-2035 en Toekomstbeeld OV	hoog	2025
2.4	Optimalisatie dienstregeling OV-SAAL.	Netwerkvoorstel dienstregeling.	Nadelen van de wegval van de IC tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal verkleinen of wegnemen.	NS/onderzoek optimalisatie dienstregeling OV-SAAL	hoog	2023, 2025, 2027
2.5	IC-knoop Utrecht CS voorkomen van verdere belasting	Toekomstvaste oplossing voor regionaal OV (capaciteitsvergroting met ontvlechten van stromen) Inzicht in overige knelpunten.	Toekomstige transferknelpunten op Utrecht Centraal verminderen, bereikbaarheid Utrecht Centrum en alle woningbouwlocaties	provincie en gemeente Utrecht in MIRT-verkenning OV& Wonen vanuit U Ned/BO-MIRT	hoog	2023-2024
2.6	IC-knopen: positie Amersfoort in spoor-netwerk.	Rapportage met scenario's voor de bediening van Amersfoort met Lelylijn, IC Berlijn via Zwolle en via Deventer.	Inzicht in de gevolgen en mogelijkheden voor OV-knoop Amersfoort van netwerkkeuzes elders.	U Ned/studie van U Ned, provincie en Regio Amersfoort (met NS, Rijk en ProRail)	hoog	2023-2025
2.7	IC-station Lunetten-Koningsweg	Onderzoek vervolg OV-schaalsprong: binnenstadsas, Waterlinielijn en mogelijkheden voor IC-station Lunetten-Koningsweg.	Bereikbaarheid USP verbeteren en mogelijkheden nieuwe woningbouw	provincie en gemeente Utrecht (via OV-alliantie) en in samenwerking met regionale partners	hoog	2023-2024
2.8	IC-knoop Leidsche Rijn: verkorten reistijd naar Leiden/Rotterdam/Den Haag.	Overzicht van reistijden per corridor, nu en wat mogelijk is.	Inzicht in de mogelijkheden om reistijd vanaf Leidsche Rijn naar het westen te verkorten.	provincie, en gemeente Utrecht, NS en ProRail/Toekomstbeeld OV	hoog	2025-2026
2.9	IC-knopen: Overvecht. Ontlasten van UC en betere bereikbaarheid van Overvecht en USP.	Haalbaarheid van doorontwikkeling station Overvecht tot semi-IC-station.	Inzicht in de mogelijkheden, kosten en effecten.	gemeente Utrecht, samen met provincie, NS en ProRail/Toekomstbeeld OV	middel	2024-2025
2.10	Verbeteren van treindienst Breda-Utrecht.	Overzicht van reistijden per corridor, nu en wat mogelijk is.	Inzicht in mogelijkheden om reistijd per trein tussen Utrecht en Breda te verkorten.	provincie met NS en ProRail/Toekomstbeeld OV	laag	2026-2027
2.11	Betere bediening Veenendaal-De Klomp en Driebergen-Zeist.	Uitwerking van scenario's met vier IC's, extra Sprinter naar Rhenen of Sprinter naar Ede.	Mogelijkheden voor ontsluiting van nieuwbouw en versterken van de P+R-functie van Regiopoort.	ProRail/corridorstudie Utrecht-Foodvalley - Arnhem/Toekomstbeeld OV	middel	2023-2024

Toelichting

2.1	We doelen op het versnellen van de IC-verbindingen tussen Utrecht en Arnhem en tussen Utrecht en Rotterdam/Den Haag. Versnelling naar Eindhoven/Maastricht en Heerlen, zoals opgenomen in het Toekomstbeeld OV, vraagt grotere investeringen. In combinatie met meer differentiatie in treinproducten (zie 2.3) kan het aantal stops van de Intercity's (op dagdelen) worden verminderd. Dit sluit aan bij de realisatie van de hoogfrequente stedenring uit het Toekomstbeeld OV en versnelling of aanpassing van het aantal stops.
2.2	We doelen op de realisatie van IC-verbindingen met een grotere regionale functie. Ook kunnen bepaalde Sprinters sommige Sprinterstations overslaan. Tussen Arnhem en Utrecht gebeurt dit al, maar het concept kan verder worden uitgebreid. Voor de korte tot middellange termijn gaat het om tussenstops van semi-IC's (of Sprinters die haltes overslaan) op stations waar dat fysiek en zonder grote investeringen mogelijk is (bijvoorbeeld Woerden en Overvecht vanuit Hilversum). Denk hierbij aan IC-stops op stations rondom Utrecht waar de infrastructuur dit al toelaat, zoals Woerden, Driebergen Zeist, Veenendaal-De Klomp, Amersfoort Schothorst, Vathorst, Nijkerk en Harderwijk. Dit project hangt samen met de wens tot meer differentiatie in treinproducten (zie 2.3).
2.3	Bij meer differentiatie in treinproducten kunnen sommige IC-diensten wat vaker gaan stoppen dan de huidige IC, en andere IC's juist minder. Daardoor ontstaan kortere reistijden. Voor de lange termijn gaat het om semi-IC-stops waar dat nu zonder infrastructuraanpassingen nog niet mogelijk is. Bijvoorbeeld Lunetten, Koningsweg, Leidsche Rijn en Overvecht vanuit Amersfoort.
2.4	Onderzoek naar verbetering van de verbinding tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal bij effectivering van OV-SAAL, model II in 2030. In het BO SAAL is afgesproken dit te bekijken in 2023, 2025 en voor de dienstregeling 2029.
2.5	Utrecht Centraal blijft voorlopig het enige IC-station voor de stad Utrecht en het grootste deel van de regio. Door de forse groei van de stad en de regio wordt het flink drukker op Utrecht Centraal en op de toeleidende routes voor OV en fiets. Voor de korte termijn bieden verschillende maatregelen verlichting, zoals de realisatie van stijpunten naar de Moreelsebrug, uitbreiding van het fietsparkeren en toeleidende fietsroutes. Omdat zowel toename in toeleidende routes en transfercapaciteit van zowel hoogfrequent HOV (bus) en fiets is voorzien wordt ruimtevraag en conflict tussen deze stromen steeds groter. Vanaf 2030-2035 is een OV-systeemsprong nodig. Maatregelen voor de eerste fase van deze systeemsprong worden uitgewerkt via de MIRT-verkenning, waarvan een (mogelijk ondergrondse) Merwedelijn de belangrijkste ingreep is maar aanvullend ook frequentieverhoging van de Uithoflijn, versterken van HOV/BRT USP-Vianen en verbeteren van de verbinding naar Papendorp kansrijke maatregelen zijn. Dit geeft vooral extra ruimte voor groei aan de zuidwestkant van de stad en de regio. Aan de oostkant is een ondergrondse binnenstadsas (als verlengde van de Merwedelijn) en/of IC-station Lunetten-Koningsweg in beeld. Zowel de eerste stap in de OV-schaalpsrong als een eventueel vervolg op langere termijn moeten bijdragen aan verminderen van belasting van Utrecht CS. Bijvoorbeeld doordat reizigers vanuit Nieuwegein met bestemming binnenstad door een (deels ondergrondse) Merwedelijn inclusief centrumhalte niet meer via Utrecht CS hoeven reizen. Het belang van een goede uitwerking van complexe knoop Utrecht CS is groot en heeft direct invloed op voor de OV-bereikbaarheid van Utrecht Science Park (USP), de leefbaarheid van de binnenstad en beperking van de verstedelijkingsambities aan de oostkant van de stad en de regio. De provincie en de stad Utrecht onderzoeken vanaf 2023, samen met de U Ned-partners in de MIRT-verkenning, hoe de eerste fase van een systeemsprong vorm kan krijgen.

2.6	De provincie Utrecht, gemeente Amersfoort en Regio Amersfoort gaan in U Ned-verband de kansen en bedreigingen van de toekomstige spoorbereikbaarheid van Amersfoort Centraal onderzoeken. In samenwerking met het Rijk, NS en ProRail werken we een aantal scenario's uit, gerelateerd aan de verstedelijkingsstrategie en de landelijke spoorstudies. NS heeft aangeboden om de effecten op het vervoer van en naar Amersfoort Centraal en de doorgaande reizigers over Amersfoort heen in beeld te brengen. Dit onderzoek moet op tijd klaar zijn; de inzichten kunnen dan meewegen bij de landelijke besluitvorming over keuzes voor het spoornetwerk voor de langere termijn. Denk aan de Lelylijn en de corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitsland (ATD).
2.7	In een regionale studie wordt verder onderzocht hoe op lange termijn een tweede fase van een OV-schaalsprong met name aan de oostkant van de stad Utrecht het beste kan worden ingevuld. Daarbij zijn oplossingsrichtingen als een (ondergrondse) binnenstadsas, een nieuw IC station Lunetten-Koningsweg en verdere versterking van het wiel aan de oostkant van de stad ingredienten.
2.8	De provincie wil samen met NS en ProRail onderzoeken hoe de reistijd tussen Leidsche Rijn en Den Haag en Rotterdam in de toekomst korter kan. Een IC-stop is een van de opties. Een sterke IC-knoop in dit steeds belangrijkere stadsdeel is van groot belang. We moeten dit wel afwegen tegen het aantal doorgaande reizigers dat mogelijk een langere reistijd krijgt.
2.9	In het regionale Toekomstbeeld OV en in andere mobiliteitsvisies van binnen de provincie staat ook de wens om station Utrecht Overvecht door te ontwikkelen tot (semi-)IC-station. Met meer en snellere treinverbindingen naar Hilversum en Almere en naar Amersfoort, en met snellere ROV-verbindingen naar USP, Overvecht en Leidsche Rijn. Dat ontlast Utrecht Centraal en de werkgelegenheid en voorzieningen op USP en in Leidsche Rijn/Lage Weide en Werkspoorkwartier worden beter bereikbaar. Ook de woningbouwontwikkeling aan de noordwestkant van de stad en het tegengaan van de mobiliteitsarmoede in Overvecht en Zuilen hebben hier baat bij. Een IC-stop is nu alleen mogelijk voor treinen uit de richting Hilversum. Van en naar Amersfoort kunnen nu alleen Sprinters halteren op Overvecht. Het is gewenst om te onderzoeken in hoeverre de investeringen voor een volwaardig IC-station opwegen tegen de maatschappelijke baten. Dit onderzoek moet in samenhang met andere oplossingsrichtingen worden uitgevoerd, zoals benoemd in onder meer 3.1 en 3.2.
2.10	In het eindbeeld blijft de wens overeind voor een rechtstreekse IC-verbinding tussen Utrecht en Breda. Als het aantal IC's op het baanvak 's-Hertogenbosch omhoog moet naar acht treinen per uur, moeten we onderzoeken hoe we een deel van deze treinen kunnen inzetten voor een rechtstreekse verbinding Utrecht - Breda. Een optie is om terug te vallen op een frequente, cross-platform overstapverbinding in 's-Hertogenbosch. ProRail moet de railinfrastructuur in 's-Hertogenbosch zo beheren dat beide opties mogelijk zijn.
2.11	We willen bekijken hoe station Veenendaal-De Klomp met vier IC's per uur te bedienen is. In de Landelijke Netwerk-uitwerking Spoor (LNS) van ProRail leidde dit tot zo'n 2.000 extra in- en uitstappers. Daarbij was nog geen rekening gehouden met extra verstedelijking rondom de knoop. Het is zinvol om te bekijken hoe deze stap naar een betere bediening een vervolg kan krijgen. Dit hangt samen met de geplande stedelijke ontwikkeling rond Veenendaal-De Klomp.

3: Regionale ambities op het spoor

	Opgave	Product	Resultaat	Wie/waar?	Prioriteit	Start
3.1	Systeemsprong OV met regionaal OV als ruggengraat.	Overzicht van de (on)mogelijkheden op het spoor; ook met input uit bestaande en andere studies.	Inzicht in de ontwikkeling van Randstadspoor 2.0 als ruggengraat van het regionale OV.	provincie en U Ned/Mobiliteitsstrategie U Ned 2040	hoog	2023-2024
3.2	Goederenvervoer van Rotterdam naar Noord-Duitsland herrouteren.	Meer ruimte voor reizigerstreinen tussen Woerden en Amsterdam en op de Gooilijn.	Sprinters naar Breukelen en Geldermalsen van Amersfoort naar Amsterdam kunnen vaker rijden.	GNOE/G4 / provincie	hoog	2023-2024
3.3	Verdichten rond OV-knooppunten.	Provinciaal beleid en gemeentelijk beleid, zoals al opgenomen in Utrecht Nabij.	Meer gebruik van OV.	U Ned/ontwikkeling Regiopoorten	hoog	2023-2030
3.4	Uitbreiding van Sprinterdiensten vanuit regio U16.	Meer Sprinters vanuit Utrecht richting Woerden, Breukelen, Houten, Hilversum, 't Gooi en Almere.	Aantrekkelijkere regionale verbindingen, ontsluiting van Regiopoorten.	provincie/ U Ned/Mobiliteitsstrategie U Ned 2040/Toekomstbeeld OV	middel	2025
3.5	Uitwerking van station Woerden als Regiopoort.	Rapport over de mogelijkheden van de ontwikkeling van station Woerden als Regiopoort.	Keuzes om Regiopoort Woerden te realiseren.	U Ned/ontwikkeling Regiopoorten	hoog	2024-2025
3.6	Capaciteitsvergroting van Woerden richting Gouda.	Mogelijkheden, effecten en kosten van meer treinen tussen Woerden en Gouda Goverwelle, waarbij ook de meerwaarde van meer sporen wordt meegenomen.	Inzicht in de meerwaarde en consequenties van meer treinen en meer sporen.	provincie/ Toekomstbeeld OV	laag	2025
3.7	OV-perspectief Utrecht - Arnhem.	Rapportage met onderzochte scenario's, kosten en baten.	Inzicht in keuzes en mogelijkheden voor meer internationale treinen, Intercity's en Sprinters, kortere reistijden en bediening van stations.	ProRail/spoorcorridor-studie Utrecht - Foodvalley - Arnhem (UFA)	hoog	2023-2024
3.8	Frequentere Sprinter Veenendaal Centrum.	Inzicht in de mogelijkheden, effecten en kosten.	Keuze voor de bediening.	Regio Foodvalley/corridorstudie Utrecht - Foodvalley - Arnhem	middel	2023-2024
3.9	Vervoerwaarde van station Veenendaal-Zuid nader uitwerken.	Herijking van de studie UAD.	Keuze voor wel of niet inzetten op dit station.	Regio Foodvalley/Toekomstbeeld OV	hoog	2024-2025
3.10	OV-perspectief Utrecht - Amersfoort.	Studie naar de mogelijkheden om de frequentie Utrecht - Amersfoort verder te verhogen (samen met 3.1, 3.12 en 3.17).	Inzicht in de mogelijkheden om vaker te rijden tussen Utrecht en Amersfoort.	provincie/ Toekomstbeeld OV	hoog	2025

	Opgave	Product	Resultaat	Wie/waar?	Prioriteit	Start
3.11	Capaciteitsvergroting van Utrecht richting Arnhem/Veenendaal.	Mogelijkheden, effecten en kosten van meer treinen tussen Utrecht, Bunnik, Driebergen Zeist, Veenendaal en Arnhem, waarbij ook viersporigheid wordt meegenomen.	Inzicht in de meerwaarde en consequenties van meer treinen en meer sporen.	ProRail/spoorcorridorstudie Utrecht -Foodvalley -Arnhem (UFA)	hoog	2023
3.12	Capaciteitsvergroting tussen Amersfoort en Utrecht.	Mogelijkheden, effecten en kosten van meer treinen tussen Utrecht en Amersfoort, waarbij ook een langer deel viersporigheid wordt meegenomen.	Inzicht in de meerwaarde en consequenties van meer treinen en meer sporen.	provincie samen met ProRail en NS/ Toekomst-beeld OV	middel	2025
3.13	Uitbreiding Sprinterdiensten vanuit de regio Amersfoort.	Meer Sprinters vanuit Amersfoort richting Barneveld, Nijkerk, Harderwijk, Hilversum en Amsterdam.	Aantrekkelijkere regionale verbindingen, ontsluiting van Regiopoorten.	NS/corridorstudie ATD, Ontwikkelplan dienstregeling NS, onderzoek optimalisatie OV-SAAL	hoog	2023-2024
3.14	Uitbreiding van Sprinterdiensten vanuit Food Valley.	Meer Sprinters vanuit Food Valley naar Utrecht en Amersfoort (Valleilijn).	Aantrekkelijkere regionale verbindingen, ontsluiting van Regiopoorten.	Regio Foodvalley/ Spoorcorridorstudie Utrecht - Foodvalley - Arnhem (UFA)	hoog	2023-2024
3.15	Perspectief voor station Amersfoort De Hoef.	Inzicht in gebruik, kosten en effecten op de capaciteit van infrastructuur; de opwaardering van Amersfoort Schothorst als alternatief meenemen.	Keuze voor wel of niet inzetten op dit station.	ProRail/corridorstudie ATD	middel	2023-2024
3.16	Perspectief voor station Maartensdijk.	Rapport over de mogelijkheden van de ontwikkeling van station Maartensdijk als Regiopoort.	Keuze voor wel of niet realiseren van dit station.	provincie/actieprogramma Gooicorridor	middel	2023-2024
3.17	OV-perspectief Utrecht - Baarn.	Studie met alternatieven voor de huidige treinverbinding Utrecht - Baarn.	Inzicht in toekomstige keuzes voor de verbinding Utrecht - Baarn.	provincie/regionale studie van provincie, gemeenten, ProRail en NS	middel	2025-2026

Toelichting

3.1	Het U Ned-principe voor OV om te komen tot regionaal OV als ruggengraat sluit aan op het Toekomstbeeld OV Midden-Nederland en het provinciale OV-Netwerkperspectief. Met voor Utrecht een opzet als het concept Wiel met Spaken. De regionale ruggengraat ontstaat door het optimaal benutten van bestaande railinfrastructuur (Randstadspoor 2.0, met stations als hubs). Op sommige locaties zijn lokale investeringen nodig om zowel de regionale als landelijke OV-stromen te faciliteren.
3.2	De provincie ziet graag dat het goederenvervoer richting Noordoost-Europa niet meer via Woerden, Breukelen en de Gooilijn rijdt. Want de goederentreinen op de drukke spoorlijnen belemmeren voor een deel de groei van het reizigersvervoer in de brede Randstad. De uitkomst van deze GNOE-studie bepaalt dus ook in hoeverre er extra reizigerstreinen kunnen gaan rijden, wat we graag willen.
3.3	Het verdichten rond OV-knopen is geen beleid op het spoor. Maar het is wel van belang om mobiliteit goed te kunnen structureren. Bij verdichting rond bestaande stations wordt de beschikbare capaciteit van de trein optimaal benut. Ook hier is de stelling dat goed woningbouwbeleid niet kan zonder een goed mobiliteitsbeleid. Onderlinge afstemming is essentieel voor een goede structurering van mobiliteit. In Utrecht Nabij en bij de ontwikkeling van Regiopoorten zijn hiervoor aanzetten gedaan, die verder uitgewerkt moeten worden.
3.4	Uitbreiding van Sprinterdiensten verbetert mede de regionale bereikbaarheid. Belangrijke bestemmingen en nieuwe woningbouwlocaties binnen en buiten de provincie worden daarmee beter bereikbaar. Uit de Landelijke Netwerk-uitwerking Spoor (LNS) blijkt dat de waarde van een extra Sprinter tussen Breukelen en Driebergen - Zeist beperkt is. Maar een extra IC-stop in Driebergen-Zeist kan tot 5.300 extra in- en uitstappers betekenen. Ook in Regio Amersfoort is een betere bediening met (versnelde) Sprinters nodig, net als in Foodvalley waar meer Sprinters op termijn wenselijk zijn. De mogelijkheden hiervoor zijn al verkend in de LNS: er is meer infrastructuur nodig.
3.5	Onderzoek naar de opwaardering van station Woerden als Regiopoort met verdichting en koppeling aan P+R.
3.6 3.11 3.12	De opgave is om meer treinen te laten rijden op deze trajecten. Viersporigheid is een middel om verschillende treindiensten fysiek van elkaar te scheiden. Zo hinderen ze elkaar minder snel en ontstaan er minder dwangpunten in de dienstregeling. Tegelijk is het aanleggen van extra sporen kostbaar en heeft dat vaak een grote ruimtelijke impact. ProRail en het ministerie van IenW focussen op zo efficiënt mogelijke oplossingen voor capaciteitsknelpunten. Vanuit onze provinciale visie om te komen tot meer infrastructuur voor regionale opgaven, moet er wat ons betreft ook oog zijn voor bijvoorbeeld deels drie- of viersporigheid. Daarom is het belangrijk om te bekijken hoe dit kan bijdragen aan betere regionale treindiensten en snellere Intercity's.
3.7	We willen graag dat de capaciteit en de kwaliteit op de spoorcorridor naar Arnhem verbeteren. Dit om de bereikbaarheidsopgave en de verstedelijkingsopgave te kunnen verwerken. Het gaat op deze corridor om alle schaalniveaus: regionaal, nationaal en internationaal. Hierin moeten frequentere Sprinters, betere bediening van Veenendaal-De Klomp, kortere reistijden voor Intercity's, en internationaal treinvervoer een plek krijgen. Mogelijkheden voor een IC stop Lunetten en daarmee een dubbel IC-station worden in eerste instantie meegenomen in de regionale studie naar Lunetten Koningsweg en de binnenstadsas en verbindingen aan de oostkant van Utrecht (zie 2.5). Het resultaat hiervan wordt later ingebracht in de corridorstudie UFA. Welke impact de maatregelen hebben op de fysieke omgeving is ook van belang. Zo is viersporigheid tussen Driebergen - Zeist en Utrecht eerder al onderzocht in de landelijke netwerkuitwerking en UAD, maar nader onderzoek en keuzes zijn nog nodig.
3.8	De bebouwing rond station Veenendaal Centrum wordt geïntensiveerd. De bediening van het station staat in relatie tot deze stedelijke ontwikkeling en een eventueel nieuw station Veenendaal Zuid.
3.9	Uit de LNS van ProRail (2020) blijkt dat een nieuw station Veenendaal-Zuid kansrijk is, onder voorwaarde van nieuwbouw-ontwikkeling. Er is nog geen rekening gehouden met mogelijke nieuwbouw in het gebied Veenendaal, Rhenen en Ede. Dit station lijkt relatief gemakkelijk inpasbaar in de infrastructuur. Vaker rijden past niet zonder aanpassingen op de infrastructuur. Maar de extra reizigers passen voorlopig nog in de bestaande vier Sprinters per uur. Voordat er een besluit valt over een nieuw station, is een analyse van de vervoeromvang in relatie tot nieuwbouw en mobiliteitstransitie nodig.

3.10	Tussen Amersfoort en Utrecht is in de toekomst behoefte aan meer treinen. Door de beperkte capaciteit op het spoor is dat wellicht niet direct mogelijk. Er is een duidelijke relatie met 3.17: een studie naar Utrecht - Baarn, en met 3.12: het vergroten van de capaciteit tot deels drie of vier sporen.
3.8 3.9 3.10	Uitbreiding van Sprinterdiensten verbetert mede de regionale bereikbaarheid. Belangrijke bestemmingen en nieuwe woningbouwlocatie binnen en buiten de provincie worden daarmee beter bereikbaar. Uit de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor (LNS) blijkt dat de waarde van een extra Sprinter tussen Breukelen en Driebergen - Zeist beperkt is. Maar een extra IC-stop in Driebergen-Zeist kan tot 5.300 extra in- en uitstappers betekenen. Ook in Regio Amersfoort is een betere bediening met (versnelde) Sprinters nodig, net als in Foodvalley waar meer Sprinters op termijn wenselijk zijn. De mogelijkheden hiervoor zijn al verkend in de LNS: er is meer infrastructuur nodig.
3.11	We willen graag de capaciteit en de kwaliteit op de spoorcorridor naar Arnhem verbeteren. Dit om de bereikbaarheidsopgave en de verstedelijkingsopgave te kunnen verwerken. Het gaat op deze corridor om alle schaalniveaus: regionaal, nationaal en internationaal. Hierin moeten frequentere Sprinters, betere bediening van Veenendaal-De Klomp, kortere reistijden voor Intercity's, en internationaal treinvervoer een plek krijgen. De mogelijkheid om Lunetten-Koningsweg op langere termijn te realiseren, is geen onderdeel van de studie UFA. Dat wordt meegenomen in de regionale studie naar binnenstadsas en verbindingen aan de oostkant van Utrecht (zie 2.5). Welke impact de maatregelen hebben op de fysieke omgeving is ook van belang. Er is ook een relatie met 3.4: viersporigheid tussen Driebergen - Zeist en Utrecht. Dit is al onderzocht in de landelijke netwerkuitwerking en UAD, maar nader onderzoek en keuzes zijn nog nodig.
3.12	De opgave is om meer treinen te laten rijden op deze trajecten. Uitbreiding van het aantal sporen is middel om verschillende treindiensten fysiek van elkaar te scheiden. Zo hinderen ze elkaar minder snel en ontstaan er minder dwangpunten in de dienstregeling. Tegelijk is het aanleggen van extra sporen kostbaar en heeft dat vaak een grote ruimtelijke impact. ProRail en het ministerie van IenW focussen op zo efficiënt mogelijke oplossingen voor capaciteitsknelpunten. Vanuit onze provinciale visie om te komen tot meer infrastructuur voor regionale opgaven, moet er wat ons betreft ook oog zijn voor bijvoorbeeld deels drie- of viersporigheid. Daarom is het belangrijk om te bekijken hoe dit kan bijdragen aan betere regionale treindiensten en snellere Intercity's
3.13 3.14	Uitbreiding van Sprinterdiensten verbetert mede de regionale bereikbaarheid. Belangrijke bestemmingen en nieuwe woningbouwlocatie binnen en buiten de provincie worden daarmee beter bereikbaar. Uit de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor (LNS) blijkt dat de waarde van een extra Sprinter tussen Breukelen en Driebergen - Zeist beperkt is. Maar een extra IC-stop in Driebergen-Zeist kan tot 5.300 extra in- en uitstappers betekenen. Ook in Regio Amersfoort is een betere bediening met (versnelde) Sprinters nodig, net als in Foodvalley waar meer Sprinters op termijn wenselijk zijn. De mogelijkheden hiervoor zijn al verkend in de LNS: er is meer infrastructuur nodig.
3.15	Onderzoek naar de meerwaarde van een nieuw station Amersfoort De Hoef. Het gaat hierbij vooral om de vraag welke meerwaarde een nieuw station heeft ten opzichte van een betere bediening van station Amersfoort Schothorst. Ook is het effect op de capaciteit voor de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn van belang.
3.16	Onderzoek naar de meerwaarde van een nieuw station Maartensdijk. Dat zou dan in de plaats komen van station Hollandse Rading in combinatie met een geschikte P+R-locatie op de corridor (Regiopoort).
3.17	We moeten zoeken naar een bedieningsmodel voor de spoorlijn Utrecht - Baarn. Dit in relatie tot de mogelijkheden die dat biedt voor de benodigde capaciteit tussen Utrecht en Amersfoort en de benodigde kwaliteit voor de reiziger tussen Utrecht en Baarn. Het eventueel inkorten van de lijn geeft lucht op het traject Utrecht - Amersfoort. Soest en Baarn moeten we dan op een andere manier gaan bedienen. Daarbij zijn er wellicht ook kansen voor verbeteringen. We moeten de keuzes goed afwegen.

4: regionale ambities zonder spoor

	Opgave	Product	Resultaat	Wie/waar?	Prioriteit	Start
4.1	Breda - Utrecht: vervolgitwerking gericht op de ontwikkeling van een hoogwaardige BRT-verbinding tussen Utrecht - Vianen - Gorinchem en Breda. Het traject Utrecht - Vianen - Meerkerk hoort hierbij tot de verantwoordelijkheid van de provincie Utrecht.	Planstudie Breda - Gorinchem - Utrecht (BGU), deel Vianen - Utrecht.	Aantrekkelijke BRT-verbinding tussen Utrecht - Vianen - Gorinchem en Breda.	provincie/ Planstudie BGU	hoog	2023
4.2	Amersfoort - USP: ontwikkeling van een BRT-netwerk (routing, reistijden, haltes, infrastructuur, bediening) tussen Utrecht (USP, Koningsweg, A12-zone) en Regio Amersfoort, waarmee ook de nieuwe woningbouwontwikkelingen in Regio Amersfoort een goede verbinding krijgen op vervoerrelaties waar de trein hierin niet goed kan voorzien.	Planstudie (Regio) Amersfoort - Utrecht USP - Vianen.	Aantrekkelijke BRT-verbinding tussen Vianen - Nieuwegein Utrecht (USP, Koningsweg, A12-zone) en Regio Amersfoort.	provincie samen met gemeente en Regio Amersfoort/ Toekomstbeeld OV	hoog	2023
4.3	Almere - Utrecht: onderzoek naar kansen voor hoogwaardige BRT tussen Utrecht en Almere, als onderdeel van een studie naar het toekomstperspectief voor de trein op deze verbinding en de potentie van het vervoer. Kan als onderdeel van OV-perspectief voor deze verbinding: trein of BRT.	Verkenning van het perspectief op deze route in samenhang met de ontwikkelmogelijkheden voor de trein op deze verbinding.	Inzicht in mogelijkheden, kosten en effecten van een BRT.	provincie Flevoland (provincie Utrecht als betrokken partij)/ Toekomst-beeld OV	laag	2026-2027
4.4	Amersfoort - Veenendaal: onderzoek naar mogelijkheden voor een snellere en frequentere busverbinding in de vorm van een U-liner met enkele BRT-kenmerken.	Verkenning van het perspectief op deze route als aanvulling op de trein op deze verbinding (via Utrecht).	Inzicht in de mogelijkheden, kosten en effecten om deze verbinding op te waarderen richting BRT.	provincie samen met Food Valley/ Toekomstbeeld OV	middel	2024-2025

Toelichting

4.1	De huidige busverbinding concurreert momenteel niet met de treinverbinding via Tilburg en 's-Hertogenbosch. Door versnelling wordt het eindpuntvervoer per BRT tussen Breda en Utrecht aantrekkelijker.
4.2	Voor deze BRT-corridor moeten we ook onderzoeken of het kansrijk is om de verbinding via Nieuwegein door te trekken naar Vianen (Lekbrug). Het project heeft daarmee ook samenhang met het project Waterlinieweg.
4.3	Het initiatief voor deze verbinding ligt bij de provincie Flevoland. De provincie Utrecht ziet mogelijkheden voor deze verbinding, maar schuift aan waar nodig en handelt op aanvraag.
4.4	De studie moet volgens ons aantonen welke mogelijkheden een BRT (als versnelde U-liner) op deze verbinding heeft en onder welke voorwaarden die kansrijk is. Voor Amersfoort - Veenendaal zou een 'BRT-light' wellicht een optie zijn. Een treinverbinding is op dit traject eerder onderzocht en heeft onvoldoende potentie in relatie tot de kosten. Daarom willen we dat niet opnieuw onderzoeken.

5: ambities ten aanzien van proces en verantwoordelijkheid

	Opgave	Product	Resultaat	Wie/waar?	Prioriteit	Start
5.1	Ontwikkelplan regionale dienstregeling in de concessie voor het hoofdrailnet.	Meer reismogelijkheden, kortere reistijden en betere bediening van nieuwbouwlocatie.	Aantrekkelijker netwerk dat aansluit bij de regionale ontwikkeling.	NS/regulier overleg NS, ProRail en ministerie van IenW	hoog	2023-2024
5.2	Integraal regionaal OV-netwerk voor trein, bus en tram met optimale onderlinge aansluitingen. S-baannummering voor regionale spoorlijnen.	OV-systeem met 'vanzelfsprekend' reizen.	Aantrekkelijker netwerk dat aansluit bij de regionale ontwikkeling; trein als ruggengraat van het OV.	provincie met NS en concessiehouders regionaal OV Toekomstbeeld OV/ Ontwikkelplannen van vervoerders	hoog	2023-2025
5.3	Tariefintegratie tussen verschillende modaliteiten; integrale reisinformatie.	Ontwikkelstrategie dienstregeling gebaseerd op integraal vervoersysteem.	Aantrekkelijker netwerk dat aansluit bij de regionale ontwikkeling; trein als ruggengraat van het OV.	provincie met alle vervoerders in de provincie Utrecht, concessiebeheer ministerie van IenW	hoog	2024

Toelichting

5.1	Het opstellen van een ontwikkelplan is eigenlijk een overkoepelende opgave, waar veel andere (marketing)opgaven direct inpassen. Daar waar het alleen gaat om spoorse zaken, willen we structureel overleg met de spoorsector. Het ministerie van IenW als concessieverlener zien wij graag ook aan tafel.
5.2	Wij beogen 'vanzelfsprekend reizen' in de breedste zin van het woord: reizen zonder spoorboekje, eenzelfde tarief onafhankelijk van de modaliteit, naadloos overstappen en geïntegreerde reisinformatie. Op veel onderdelen wordt hieraan al hard gewerkt, maar we zijn er nog lang niet. Met alle partners in het regionaal OV moeten we bekijken welke optimalisatieslagen nog te maken zijn.
5.3	Het gaat om het opstellen van een integraal OV-netwerk waarin de aansluitingen tussen modaliteiten zijn opgenomen. Afspraken over tariefintegratie vragen ook om inzicht in de financiële consequenties en om mogelijkheden hierover afspraken vast te leggen.

7. Begrippen en afkortingen

ALL-RAIL	Alliantie van nieuwe personenvervoerders op de Europese markt voor passagiersvervoer per trein
ATD	Corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitsland
BDU	Brede doeluitkering
BRT	Bus Rapid Transit, attractief bussysteem met hoge uitvoeringskwaliteit door groot aandeel eigen infrastructuur, hoge frequenties en hoge gemiddelde snelheid
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
DB	Deutsche Bahn, grootste Duitse spoorvervoerder
DB Netz	de beheerder van de Railinfra in Duitsland
ERTMS	European Rail Traffic Management System
EU	Europese Unie
GNOE	Goederencorridor Noordoost-Europa
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express: hogesnelheidstrein van de Deutsche Bahn die in samenwerking met NS ook Utrecht aandoet
IenW	Infrastructuur en Waterstaat (ministerie)
IMA	Integrale Markt- en Capaciteitsanalyse
LNS	Landelijke Netwerkuitwerking Spoor
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRA	Metropoolregio Amsterdam
NMCA	Nationale Markt en Capaciteitsanalyse, een onderdeel van de IMA
NS	Nederlandse Spoorwegen: concessiehouder van de hoofrailnetconcessie en ontwikkelaar en beheerder van stations en stationsvoorzieningen; de internationale verbindingen zijn ondergebracht bij NS International
OAD-notitie	Notitie Opgave, Afbakening en Omgeving
OV	Openbaar Vervoer
OV-SAAL	Studie naar het treinproduct op de verbinding Schiphol - Amsterdam - Almere - Lelystad, inclusief de bediening van de Gooilijn tussen Amersfoort en Amsterdam
Planstudie BGU	Planstudie Breda - Gorinchem - Utrecht
P+R	Park and Ride: parkeervoorziening bij een halte of station voor automobilisten die met het openbaar vervoer verder reizen
ProRail	Beheerder van de railinfrastructuur, capaciteitstoedeling, aanleg van nieuwe railinfrastructuur en stations, renovatie en onderhoud
ROCOV	Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
S-bahn	Systeem van veelal hoogfrequent stadsgewestelijk railvervoer in Duitsland
TBOV	Toekomstbeeld OV
TEE	Trans Europa Express
UAD	Corridorstudie Utrecht - Arnhem - Duitsland
U-link	de verzamelnaam voor zes hoogfrequente buslijnen die stad en regio Utrecht met elkaar verbinden.
U-liner	snelbuslijn voor de middellange afstanden
USP	Utrecht Science Park

Colofon

uitvoering	provincie Utrecht, Domein Mobiliteit
fotocredits	Anne Hamers (meisjes op station Vaartsche Rijn), ToolkitUtrecht.nl
IC op Utrecht Centraal	Onno Pruis
datum	24 februari 2023
versienummer	2.1
status	eindconcept



Februari 2023

