

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	9-3-2021	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	M&M
STELLER	Ewout Fennis	TELEFOONNUMMER	0618300514
DOCUMENTUM NUMMER	82213138	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Stand van zaken Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) en treinverbinding Schiphol-Lelystad (OV SAAL)

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Op 29 januari jl. heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Ontwikkelagenda voor het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) aangeboden aan de Tweede Kamer. Inclusief een door alle betrokken partijen gedragen bestuurlijke duiding van de ontwikkelagenda als input voor het nieuwe kabinet. Deze laatste stap heeft wat meer tijd gekost van voorzien, maar de aanbidding van een gedragen ontwikkelagenda zien wij als een belangrijke mijlpaal ter afronding van het intensieve gezamenlijk proces van het Ministerie van I&W, ProRail, vervoerders en decentrale overheden van de afgelopen 2 jaar. In deze brief brengen wij u op de hoogte van de voortgang en wat dit betekent voor de inzet vanuit onze regio.

Inleiding

Op 3 november jl. hebben wij u bericht over de aankomende vaststelling van een landelijke ontwikkelagenda voor het Toekomstbeeld OV. Daarbij hebben wij u tevens geïnformeerd over onze regionale inzet, die wij in een brief namens het Utrechtse Verkeers- en Vervoereraad (UVVB) aan de Staatssecretaris hebben toegezonden.

Onze regionale input voor Toekomstbeeld OV is grotendeels terug te vinden in de verschillende bouwstenen in de Ontwikkelagenda. De bouwstenen die door alle partijen zijn ingebracht en op hoofdlijnen zijn gescoord, zijn verdeeld naar verschillende menukaarten, gekoppeld aan de doelen van de in 2019 vastgestelde Contourennota Toekomstbeeld OV 2040. Gezien de demissionaire status van het kabinet en het feit dat wij aan de vooravond van Tweede Kamer verkiezingen staan, zijn er op basis van de Ontwikkelagenda TBOV geen aanvullende besluiten genomen boven op de MIRT-afspraken (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport).

De ontwikkelagenda wordt uitgewerkt in concrete vervolgstudies, waarin in ieder geval de aan spoor gerelateerde afspraken van het bestuurlijk overleg MIRT een plek krijgen. Momenteel werkt de spoorsector in opdracht van het Ministerie van I&W aan een onderzoeksprogramma voor 2021. Daarnaast wordt in 2021 gewerkt aan een actieagenda rondom OV-knooppunten, waarin de ambities vanuit de Ontwikkelagenda ten aanzien van knooppuntverbetering worden vertaald.

Wij blijven nauw betrokken bij de voortzetting van het programma om deze inzet verder gestalte te geven. Prioriteit hebben wat ons betreft de programmaonderdelen waarover afgelopen najaar afspraken zijn gemaakt in bestuurlijk overleg MIRT. Het gaat onder andere over het faciliteren van verstedelijkingsopgaven in de regio's Utrecht, Amersfoort en Foodvalley, station Utrecht Lunetten/Koningsweg, spoorverbinding Utrecht-Arnhem en een programma voor OV-knooppunten.

Internationaal spoorvervoer

In de Statencie. Milieu en Mobiliteit zijn eerder opmerkingen geplaatst over internationaal spoorvervoer. In het TBOV is een versterking van de ICE-corridor van Amsterdam naar Köln en verder via Utrecht en Arnhem onderzocht. Het gaat daarbij zowel om een hogere frequentie, als om een hoge baanvaksnelheid. De mogelijkheden hangen sterk af van het totaal aan treinaanbod (internationaal, nationaal, regionaal en goederen) op met name het traject Utrecht-Arnhem en de benodigde investeringen die daarmee samenhangen. Verkenning van de mogelijkheden op dit traject is voor ons een van belangrijkste vervolgonderzoeken uit het programma. Niet alleen voor wat betreft het internationaal vervoer, maar ook vanwege de grote betekenis voor de verstedelijkingsopgaven en de samenhang van het regionale OV-net. In het BO MIRT van ons landsdeel is een vervolgstudie op de corridor Utrecht-Arnhem voor dit jaar afgesproken. Omdat de opstapeling aan opgaven en ambities een vraag om investeringen oproept, onderzoeken wij samen met andere overheden de mogelijkheden voor een gezamenlijke lobby.

Spoorcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL)

Vooruitlopend op de Ontwikkelagenda TBOV en met het oog op afronding van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), heeft de Staatssecretaris eind september een besluit genomen over de infrastructuur-investeringen op de spoorcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV SAAL). Vanwege de consequenties van dit besluit voor reizigers tussen Amersfoort en Amsterdam bent u hierover eerder in een Statenbrief, d.d. 3 november jl., geïnformeerd. Wij willen enige achtergrondinformatie met u delen.

De belangrijkste wijziging voor Amersfoort is dat vanaf 2029 tussen Amersfoort Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol 4 Intercity's per uur gaan rijden en de Intercity naar Amsterdam Centraal vervalt. De sprinter wordt iets sneller en met een overstap kan men vanuit Amersfoort Centraal 4x per uur naar Amsterdam Centraal rijden. Het OV-gebruik tussen Amersfoort en regio Amsterdam neemt in het gekozen model toe met ca. 30% ten opzichte van 2019, mede vanwege autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen. Ingeschat wordt dat voor ruim de helft van de huidige reizigers vanuit Amersfoort het nieuwe model een verbetering oplevert de hogere Intercity-frequentie naar Duivendrecht, Amsterdam Zuid en Schiphol. Voor één derde van de huidige reizigers uit Amersfoort leidt het model tot achteruitgang vanwege de langere reistijd naar Amsterdam Centraal. Eén achtste van de Amersfoortse reizigers ondervindt geen gevolgen in termen van reistijd of overstappen.

Op basis van deze aanvullende analyses wordt geadviseerd om dit nieuwe bedieningsmodel niet ter discussie te stellen. Het levert per saldo meer reizigers op vanuit Amersfoort en de grootste groep huidige reizigers uit Amersfoort gaat erop vooruit. Verder zal, gelet op het principe van ontvlechten van vervoersstromen, het behouden van een reguliere Intercity-verbinding naar Amsterdam Centraal niet haalbaar zijn, zowel vanuit Amersfoort als vanuit Almere. Het advies is daarom om te participeren in de optimalisatiestudie en daarbij zich vooral te richten op verbeteringen voor de groep Amersfoortse reizigers die nadeel van het OV-SAAL besluit ondervindt. Verder is van belang om met betrokken partijen (Metropoolregio Amsterdam, Ministerie, NS en Prorail) tot concrete afspraken te maken over scope en tijdpad van de afgesproken optimalisatiestudie.

Financiële consequenties

De ontwikkeling van het nationale OV-net in de toekomst heeft gevolgen voor de regionale inzet voor het onderliggende openbaar vervoer van bus en tram. Dit zou kunnen betekenen dat de regionale inzet in aansluiting op het landelijke netwerk moet worden aangepast. In welke mate en met welke financiële gevolgen zal bij de ontwikkeling van de nieuwe regionale ov-concessie(s) tot uitdrukking komen.

Vervolgprocedure / voortgang

Zodra meer duidelijk is over het definitieve onderzoeksprogramma Toekomstbeeld OV 2021 zullen wij u daarvan op de hoogte brengen. Wat betreft de ontwikkelingen op de OV SAAL-corridor verwachten wij u in de loop van het tweede kwartaal van dit jaar te kunnen informeren over de uitvoering van de optimalisatiestudie.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen