



De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw S. van Veldhoven-van der Meer
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

DATUM	16 oktober 2020	TEAM	Expertiseteam Openbaar Vervoer
NUMMER	8218E1B0	REFERENTIE	Carmen Leutscher
UW BRIEF VAN		DOORKIESNUMMER	06-36447925
UW NUMMER		E-MAILADRES	carmen.leutscher@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	ONDERWERP	Schriftelijke reactie n.a.v. Bestuurlijk Overleg TBOV op 8 oktober jl.

Excellentie, geachte Mevrouw Van Veldhoven-van der Meer,

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg Toekomstbeeld OV van 8 oktober jongstleden en op weg naar het volgende bestuurlijke overleg op 4 november, sturen wij graag nog de belangrijkste aandachtspunten vanuit Midden-Nederland.

Zoals door alle partijen op 8 oktober is uitgesproken, is er veel werk verzet en ligt er veel informatie op tafel. De urgentie is hoog om op 4 november - naast een visie en menukaarten - tot eerste keuzes te komen. Wij spreken graag nog in deze kabinetsperiode, komend BO MIRT, de eerste stappen met elkaar af. Deze urgentie komt enerzijds voort uit de voorziene knelpunten op het spoor, in het regionaal OV en op de knooppunten en anderzijds uit de opgaven voor een vitale economische structuur, duurzame verstedelijking en gezonde en bereikbare stedelijke regio's. Daarvoor is een systeemsprong in het OV nodig gericht op een mobiliteitstransitie. De basis hiervoor is het in samenhang door ontwikkelen van hoofdspoor én regionaal OV, waarvan lightrail en het sprintersysteem de belangrijkste dragers zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Op weg naar 4 november doen we u de volgende concrete voorstellen voor de Ontwikkelagenda OV.

1. Samenhang met verstedelijkingsafspraken

Verbreed de huidige sectorale scope door het toevoegen van de ruimtelijk-economische context en de samenhang met leefbaarheid en gezond stedelijk leven waarvoor het openbaar vervoer een grote rol speelt. Bepaal de opgave in het OV in samenhang met de volledige en actuele inzichten van verstedelijkingsopgaven.

Sinds het vaststellen van de contourennota begin 2019 heeft het nadenken over de stedelijke ontwikkeling niet stilgestaan. De woningnood is immers hoog. Dit heeft op diverse plaatsen geleid tot afspraken met het Ministerie van Binnenlandse Zaken in zogenaamde woondeals. Op meerdere plekken in Midden-Nederland worden die integrale opgaven momenteel verwerkt in verstedelijkingsstrategieën. In de regio's Amersfoort en Foodvalley en ook in de MRU-regio is de gezamenlijke verkenning met het Rijk nog niet afgerond. Voor Midden-Nederland gaat het tot 2040 om een opgave van 125.000 woningen in de U16, 31.000 woningen in de regio Amersfoort en 40.000 woningen in de regio Foodvalley. Deze aantallen zijn niet meegenomen in de huidige analyses van TBOV, waardoor knelpunten en potenties van OV-maatregelen worden onderschat. Het

achterblijven van de OV-ontwikkeling vormt een grote bottleneck voor het voortvarend werken aan de woningbouwopgave.

2. Samenhang in OV-systeem: zet de reiziger centraal

De gebruiker van het OV is de reiziger, die reist van deur-tot-deur. Met de knooppunten als belangrijke schakels in de reis. Spoor, knooppunten en BTM (bus, tram en metro) zijn nu nog losse onderdelen in het geheel aan studies. Breng in de ontwikkelagenda meer samenhang aan tussen de spoorse bouwstenen en de andere onderdelen van het TBOV. We adviseren om in de OV-ontwikkelagenda deze samenhang tenminste met een aantal treffende voorbeelden te verhelderen en vervolgonderzoek te starten om de belangrijkste wisselwerkingen systematisch in beeld te krijgen. Dit kan niet uitsluitend binnen de regionale programma's, zoals U Ned en het Ontwikkelbeeld regio Amersfoort 2040 worden uitgewerkt. In deze fase zijn vooral landelijke keuzes noodzakelijk.

Binnen de Utrechtse regio zien wij de noodzaak van een betere afstemming omdat de groei van het reizigersvervoer per spoor niet meer adequaat opgevangen kan worden in het aansluitende (fiets-) bus- en tramsysteem, met name op en rond Utrecht Centraal, maar inmiddels ook op Amersfoort Centraal. Deze knelpunten zijn al in de NMCA benoemd en erkend. Voor de verbetering van zowel de leefbaarheid van de binnensteden als de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland is een betere verdeling van de reizigersstromen noodzakelijk. Wij hebben daarvoor het OV-concept van 'Wiel met Spaken' ontwikkeld, dat ook op het BO MIRT als uitgangspunt is afgesproken, Het Wiel met Spaken maakt deel uit van de bredere visie op de transformatie van Utrecht naar een polynucleaire stad en regio, waarbij verstedelijking wordt gekoppeld aan een HOV-ring en op meerdere bestaande en nieuwe knopen wordt verbonden met het spoornet. Een ontwikkeling die nodig is vanwege de snelle groei en verstedelijkingsopgave waar we voor staan.

Wij studeren binnen de regio Midden-Nederland al in U Ned-verband samen met het Rijk op de ontwikkeling van het integrale netwerk met projecten voor HOV. Graag leggen wij hierin de verbinding met de bouwstenen van het TBOV.

3. Evenwichtige doorgroei hoogfrequent spoorvervoer

Wij onderschrijven de gedachte dat bepaalde bouwstenen van het spoornet afhankelijk zijn van andere bouwstenen die eerst uitgevoerd moeten zijn. Wij herkennen de drie stappen die worden genoemd. Wat betreft het doorgroeien van het Programma Hoofdfrequent Spoorvervoer (PHS) spreken wij graag af om conform PHS de ruimte te behouden om in het Sprinteraanbod door te groeien naar minimaal 6 Sprinters per uur.

Voor de ontwikkeling van het stadsgewestelijke vervoernet ter ondersteuning van de verstedelijkingsopgave willen wij vasthouden aan de groei naar 6 of meer sprinterritten per uur op de vastgelegde PHS-verbindingen, zoals Woerden – Geldermalsen en Breukelen – Driebergen-Zeist. Indien het nodig is voor de groeimogelijkheden van de stadsgewestelijke treindiensten, in combinatie met de ambities uit het landelijke programma TBOV, dient ons inziens rekening te worden gehouden met spoorverdubbeling, bijvoorbeeld op het traject Utrecht – Driebergen-Zeist.

Zoals geconstateerd in de analyses van regionale bouwstenen, is de situatie in Utrecht complex door de positie in het nationale netwerk. Wij stellen voor een uitwerking te starten in samenhang met het U Ned-programma, het Ontwikkelbeeld regio Amersfoort 2040 en andere startende verstedelijkingsprogramma's.

In de andere randvoorwaardelijke keuzes kunnen wij ons op zich vinden, zoals een alternatief ontwikkelen voor de sprinterbediening in de Schipholtunnel om ruimte te maken voor meer treinen en het herrouteren van het goederenvervoer om reizigersgroei op bepaalde trajecten te kunnen laten faciliteren. Vooruitlopend op een definitieve oplossing voor Goederen Oost-Nederland (GON) stellen wij voor om zo snel mogelijk goederenvervoer op reizigersverbindingen uit de spits te halen. We zien hierover graag nog tijdens deze regeerperiode een kabinetsbesluit voor starten met deze verkenningen.

4. Bus rapid transit (BRT):

In Midden-Nederland zijn volop kansen om BRT als concept voor (inter-)regionaal OV toe te voegen in combinatie met multimodale Hubs, gericht op het bieden van een alternatief voor de automobilist met een bestemming in stedelijk gebied. Voorwaarde hiervoor is een vlotte doorstroming van de bus op de snelwegen, de op- en afritten, goede wegbereikbaarheid van de knopen en aantrekkelijke overstaplocaties.

Waar onvoldoende markt is voor railvervoer kunnen snelle en frequente bussen effectief zijn. Deze zijn flexibel maar geen drager van verstedelijking en vervangen de railopgave niet. Flexibiliteit is de grote kracht van de bus en biedt kansen voor doorontwikkeling en kwaliteitsimpuls op korte termijn. BRT is in potentie een aanvulling op het bestaande mobiliteitspakket in Nederland tussen nader te bepalen bestemmingen zonder hoogwaardig OV. Het is een hoogwaardig, snel, flexibel, betrouwbaar en comfortabel ov-product als alternatief op relaties waar de auto nu domineert. BRT maakt gebruik van het wegennetwerk in Nederland. Om te kunnen concurreren met de auto is een vrije baan (of doelgroepstrook) nodig op filegevoelige locaties en zijn aantrekkelijke mobiliteitshubs nodig waar diverse vormen van mobiliteit samenkomen en de BRT-bus snel kan in- en uitrijden.

In Midden-Nederland zijn verschillende corridors in potentie geschikt voor BRT-oplossingen. Voor de hand liggende interregionale corridors zijn Breda-Gorinchem-Utrecht (A27-A2) en Amersfoort-Zeist-USP-Lunetten/Koningsweg (A28), maar wellicht ook Almere-Eemnes-Utrecht (A27) en Amstelveen-Breukelen-Leidsche Rijn (A2). Daarnaast zoeken Rijk en regio in het kader van U Ned naar aanvullende regionale BRT-verbindingen met HUB's om de autopendel buiten de Ring Utrecht te verleiden hun reis per OV (of fiets) voort te zetten.

5. Ketens & Knopen:

Wij ondersteunen het voorstel van een nationaal programma knooppunten. Binnen het landsdeel Midden-Nederland is provincie Utrecht bereid om de coördinatie op zich te nemen voor de regionale knopen. Ook hier leggen we graag een koppeling met de verstedelijkingsprogramma's, waarbinnen knooppuntontwikkeling wordt vormgegeven. Wat betreft de sleutelprojecten Ketens & Knopen stellen wij voor om ook te kijken naar middelgrote of kleinere stations in samenhang met elkaar of als onderdeel van een corridor. Wij brengen graag casussen uit ons gebied onder uw aandacht.

Wij denken bijvoorbeeld aan de Utrechtse voorstadstations als schakel tussen het landelijke en hoogwaardige regionale netwerk en de knopen langs een van de in deze brief genoemde corridors met een verstedelijkingsopgave.

6. Nadere verkenningen op corridors:

De informatie die nu op tafel ligt vraagt om verdere verdieping per corridor. Leg daarbij de verbinding met het wegverkeer. Op de corridors als de A1, A2, A12, A27 en A28 zijn de mobiliteitsopgaven integraal en hangen samen met verstedelijkingsopgaven. Heb ook meer aandacht voor internationale spoorcorridors. De ambitie en opgaven voor het versterken van het internationaal spoorvervoer op lange afstand komt nog onvoldoende uit de verf. Vanuit ons perspectief werken wij aan de samenhang op 'thematische' corridors, zoals de lifescience-as Utrecht-Wageningen-Nijmegen en de as Utrecht-Soesterberg-Amersfoort waarop zich vanuit Defensie ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Vervolgstudies op de diverse corridors dienen een plek te krijgen in de Ontwikkelagenda OV. **Voor de korte termijn spreken wij graag onderstaande MIRT verkenningen met u af:**

A. Verkenning corridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem

Graag zien wij op korte termijn een MIRT-verkenning starten naar de ontwikkeling van de corridor Utrecht-Arnhem daarbij rekening houdend met de verstedelijkingsopgave in de regio's Utrecht, Foodvalley en Arnhem-Nijmegen en met inpassing van een nieuw station Utrecht Lunetten/Koningsweg

In de ontwikkeling van het TBOV is de corridor Utrecht-Arnhem een van de meest ingewikkelde door een grote variatie aan treinproducten, de groei van de vervoervraag en de complexe ruimtelijke inpasbaarheid van spooruitbreidingen. Het is een corridor met veel potentie omdat het de internationale hoofdcorridor is tussen de Randstad, het Ruhrgebied en Zuid-Duitsland, maar ook de verbinding is tussen de economische kenniscentra in Utrecht, Wageningen en Nijmegen. Daarnaast is

nieuwe verstedelijking voorzien in de regio's Utrecht, Foodvalley-Zuid en Arnhem-Nijmegen, die overigens in de spoorse uitwerking van het TBOV nog onvoldoende is meegenomen. De optelsom van alle wensen en ambities leidt tot noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur, terwijl de ruimtelijke inpassing op enkele locaties gecompliceerd is. Wij zien daarom graag in de ontwikkelagenda het voornemen opgenomen worden om op korte termijn te starten met een verkenning om de corridor op orde te hebben voor de groei.

Onderdeel van deze corridor, maar ook een wezenlijk onderdeel van het genoemde 'Wiel met Spaken'-concept, is de realisatie van het **dubbelstation Utrecht Lunetten-Koningsweg**. Dit station heeft de potentie om naast Utrecht Centraal het belangrijkste uitwisselpunt te worden tussen het landelijke en regionale OV-systeem, met als doel om het nabijgelegen USP-gebied en Nieuwegein beter bereikbaar te maken, om de verstedelijking aan de zuid- en oostkant van de stad en regio te ondersteunen, om de grote druk van fiets-, tram- en busreizigers in het centrum van Utrecht te verminderen en om een voldoende alternatief te bieden voor het autoverkeer in en om de stad. In de MIRT-Verkenning onderzoeken Rijk en regio samen hoe al rond 2030 een eerste stap kan worden gezet voor Lunetten/Koningsweg. Uit onze studies voor 2040 komt het beeld naar voren dat ook na 2030 verdere doorgroei noodzakelijk is voor de benoemde doelen. We gaan graag met de spoorsector in overleg hoe en wanneer dit kan worden gerealiseerd in samenhang met de nationale OV-doelen, de ambitie van een snelle en frequente ICE-verbinding met het Ruhrgebied, en de belangen van Foodvalley en omliggende regio's.

B. Regionale verkenning Gooi-Amersfoort-Utrecht

Graag zien we op korte termijn een verkenning MRA-Gooi-Amersfoort-Utrecht starten in samenhang met het door u genomen OV SAAL besluit, om de snelle rechtstreekse verbinding tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal te behouden, de verbinding tussen Almere en Utrecht te versterken en het OV-systeem in en rond het Gooi en regio Amersfoort als geheel verder te optimaliseren.

In het Toekomstbeeld OV wordt het besluit over de OV SAAL-corridor als uitgangspunt genomen voor de verbinding Amsterdam-Centraal, Hilversum, Amersfoort en verder. Wij hebben u in onze brief van 5 oktober 2020 gevraagd om het OV SAAL besluit te beschouwen in samenhang met de overige TBOV bouwstenen in dit gebied.

Gevolg van het OV SAAL besluit is dat de snelle rechtstreekse verbinding tussen Amersfoort Centraal en Amsterdam Centraal komt te vervallen. In plaats daarvan wordt gedacht aan een S-bahnsysteem voor de regionale ontsluiting. Deze aanpassing zien wij als een nadelige ontwikkeling, die haaks staat op de groeiende behoefte aan een snelle verbinding met de hoofdstad vanwege een toename van verhuisbewegingen vanuit Amsterdam naar Amersfoort en de sterke groei van Almere, Amersfoort en Utrecht. In de verstedelijkingsstrategie van de regio Amersfoort (exclusief de gemeenten Barneveld en Nijkerk) wordt voor de periode tot 2040 gerekend met een woningbouwopgave van 31.000 woningen. Woningen die alleen gerealiseerd kunnen worden wanneer we als overheden samenwerken o.m. aan goede bereikbaarheid. Vanuit de regio Amersfoort en Gooi en Vechtstreek willen wij afspraken maken hoe een snelle verbinding met het centrum van de hoofdstad behouden blijft en om Almere en Utrecht sneller en frequenter met elkaar te verbinden. Hierbij willen we ook de mogelijkheden van andere vervoerssystemen betrekken alsmede de verbeterkansen op de andere sprinterverbindingen in de regio, zoals Utrecht-Amersfoort Vathorst en verder en de Soesterlijn.

C. Verkenning nationale corridor A1

Gelet op de toename van stedelijke en arbeidsplaatsenontwikkeling langs de corridor verzoeken wij tot het starten van een integraal MIRT-onderzoek (voor spoor en snelweg) voor de A1-corridor. Hierin kan ook de versnelling van de Berlijntrein via de bestaande route worden onderzocht.

In het Toekomstbeeld OV lijkt te worden voorgesorteerd op het omleggen van een aantal Intercity's Hengelo-Amsterdam, inclusief de Berlijntrein, via de Sallandlijn en Zwolle en dus minder treinen via Deventer en Amersfoort. Wij zien echter ontwikkelingen die versterking van de corridor noodzakelijk maken. De regio's Amersfoort, Foodvalley-Noord (met name de gemeenten Barneveld en Nijkerk) en Cleantech hebben een verstedelijkingsopgave met een forse uitbreiding van het aantal woningen en

de werkgelegenheid. Wij zien een toename van verhuisbewegingen vanuit de Randstad en met name vanuit Amsterdam naar Amersfoort en verder. Het belang van de A1-corridor in deze ontwikkeling is o.i. in het Toekomstbeeld onderschat. Op onderdelen van de autosnelweg zijn bijvoorbeeld wel verkenningen voorzien (o.a. A1-A30 Barneveld). Gelet op de toename van stedelijke- en arbeidsplaatsenontwikkeling langs de corridor verzoeken wij om te starten met een integraal MIRT-onderzoek (voor spoor en snelweg) voor de A1-corridor. Wat ons betreft wordt daarin ook een versnelling van de Berlijntrein via de bestaande route onderzocht.

7. Innovatie in techniek en bekostiging:

Tot slot roepen wij u op om innovatie een belangrijker thema te laten zijn. Er wordt grotendeels voortgebouwd op bestaande spoortechniek en traditioneel mobiliteitsbeleid, terwijl de transities in bijvoorbeeld energie, klimaat en mobiliteit kunnen leiden tot andere (openbaar) vervoerbehoefden. Omdat voor de ontwikkeling van het toekomstig OV veel geld nodig is, is ook een innovatieve benadering naar nieuwe vormen van bekostiging van belang. Daarbij vragen we u ook om innovatief om te gaan met de spelregels van het MIRT, zodat voortgang in studies niet wordt geblokkeerd door de financieringsvraag.

Wij werken graag de komende weken samen met u aan een goede borging van onze voorstellen in de Ontwikkelagenda die 4 november wordt vastgesteld.

Hoogachtend,
Namens het Utrechtse Verkeers- en Vervoerberaad (UVVB)



A.J. Schaddelee
Voorzitter