

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	11/03/20	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Commissie Milieu en Mobiliteit
STELLER	Ewout Fennis	TELEFOONNUMMER	0618300514
DOCUMENTUM NUMMER	8219B3C2	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

Onderwerp Statenbrief:

Regionale inzet in het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV), incl. treinverbinding OV SAAL

Voorgestelde behandeling:

Ter informatie

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting

Middels bijgesloten brieven informeren wij u over onze inzet in het landelijk Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 (TBOV), inclusief onze inzet om de treinbediening tussen Amersfoort en Amsterdam te verbeteren. Deze inzet is gericht op besluitvorming over de Ontwikkelagenda OV aan de landelijke OV- en Spoortafel op 4 november en borging van specifieke afspraken in het BO MIRT op 25 november.

Inleiding

Samen met de landsdelen, spoorsector en vervoerders werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) aan een landelijke Toekomstbeeld OV 2040. Als input daarvoor is door Midden-Nederland een eigen regionaal Toekomstbeeld opgesteld. Dit 'regionale Toekomstbeeld OV Midden Nederland' is op 17 juni 2019 door de bestuurders van de regio vastgesteld in het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) en op 11 september 2019 heeft u dit besproken in uw statencommissie Milieu en Mobiliteit.

De contourennota voor het landelijke Toekomstbeeld OV is bestuurlijk vastgesteld op 6 februari 2019 door alle decentrale overheden, de betrokken vervoerbedrijven en Prorail en het Rijk. Sindsdien zijn de contouren nader ingevuld door een scala aan studies, met name op het gebied van spoor, bus/tram/metro en knooppunten. Op 8 september jl. hebben wij u in een statenbrief geïnformeerd over het tijdpad van de stappen in het landelijk Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV) in het najaar van 2020. Daarbij is aangegeven dat binnen het programma TBOV gewerkt wordt aan een ontwikkelagenda OV die op 4 november 2020 wordt vastgesteld aan de landelijke OV- en Spoortafel, voorafgaand aan het BO MIRT van 25 november 2020.

De inzet van deze ontwikkelagenda en de op 4 november te maken afspraken zijn besproken op een landelijk bestuurlijk overleg op 8 oktober. Het Rijk heeft aangegeven dat deze ontwikkelagenda als inhoudelijke input vanuit het Ministerie van IenW wordt gebruikt voor het op te stellen coalitieakkoord door het nieuwe kabinet na de verkiezingen van maart 2021. IenW richt zich daarbij op een wervende OV visie. In het bestuurlijke overleg van 8 oktober hebben regionale bestuurders, waaronder een afvaardiging van het UVVB onder leiding van gedeputeerde Schaddelee, gewezen op de urgentie om nog dit jaar tot eerste besluiten te komen. Deze urgentie komt mede voort uit de grote woningbouwopgave die gekoppeld is aan de diverse spoorcorridors en knelpunten in onze regio, die daardoor vergroot worden.

Om IenW een helder beeld te geven van de meest urgente onderdelen waarop wij vervolgsafspraken willen maken, heeft het UVVB bijgesloten brief met onze inzet naar de staatsecretaris gestuurd in aanloop tot de besluitvorming op 4 november en in het BO MIRT. Graag laten wij u kennis nemen van deze brief.

Daarnaast treft u in de bijlage een brief vanuit provincie Utrecht, regio Amersfoort en gemeente Amersfoort aan de staatsecretaris naar aanleiding van het besluit over OV-SAAL (treinverbinding Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad vanuit het Programma Hoogfrequent Spoor 2030). Dit besluit heeft het ministerie van IenW vooruitlopend op de besluitvorming van TBOV genomen, op een separate tafel zonder onze betrokkenheid. Ook over deze brief en het hoe wij ons inzetten voor het behoud en het verbeteren van het treinaanbod rond Amersfoort informeren wij u graag.

Onze brief met onze inzet voor de ontwikkelagenda bevat zeven hoofdpunten, onderschreven door alle partijen vertegenwoordigd in het UVVB:

1. Samenhang met verstedelijkingsafspraken: beoogd doel is de opgaven in het OV niet sectoraal te beschouwen en te verrijken met de meest recente verstedelijkingsafspraken. Naar onze mening is er een wisselwerking tussen (OV) bereikbaarheid en de kansen en het tempo voor verstedelijking. Deze wisselwerking zien we graag geborgd in een vervolgaanpak.
2. Samenhang in het OV-systeem: denk net als de reiziger van deur-tot-deur. Koppel de inzichten uit de studies over spoor, knopen en bus/tram/metro aan elkaar, zodat de totale reis verbetert. Nu kunnen aanpassingen op het spoor resulteren in nog meer knelpunten in bijvoorbeeld onze bussen of rond een knoop.
3. Evenwichtige doorgroei hoogfrequent spoorvervoer: sommige knelpunten elders in het spoornetwerk (ook elders in het land) dienen eerst te worden aangepakt, voordat andere verbeteringen kunnen worden doorgevoerd. Op sommige plekken is de eerdere ambitie van zes InterCity's per uur niet voldoende en is verder doorgroei nodig. Dat herkennen wij, maar dit mag niet ten koste gaan van de eerdere PHS afspraken over het verhogen van de sprinter frequentie.
4. Bus Rapid Transit (BRT): wij zetten in op een verdere studie naar de inzet van dit hoogwaardige bus concept BRT op een aantal specifieke corridors, waar BRT een aanvulling kan zijn op het bestaande OV.
5. Ketens & Knopen: wij omarmen het voorstel van een nationaal knooppuntenprogramma en nemen graag – in het verlengde van ons uitvoeringsprogramma – de coördinatie vanuit de provincie Utrecht op ons. Ook dragen we graag één of meerdere stations uit ons gebied voor als sleutelproject.
6. Nadere verkenningen op corridors: vele landelijke corridors vragen om vervolgstudies, ook in samenhang met verstedelijkingsopgaven en bredere bereikbaarheidsopgaven. Graag maken wij voor de korte termijn concrete afspraken voor:
 - a. Utrecht-Foodvalley-Arnhem
 - b. (MRA-)Gooi-Amersfoort-Utrecht, als aanvulling op het besluit OV-SAAL.
 - c. A1 corridor naar het oosten incl. de internationale verbinding.

Financiële consequenties

Op dit moment zijn er nog geen financiële gevolgen. De ontwikkeling van het nationale OV-net in de toekomst kan op termijn gevolgen hebben 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 is op dit moment nog niet te overzien.

Vervolgprocedure / voortgang

In de landelijke ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, die naar verwachting op 4 november 2020 wordt vastgesteld, beogen wij met het Rijk ontwikkelafspraken te maken over de hoofdpunten uit onze brief. Bekrachtiging van de uitvoering verloopt via de afspraken die wij elk najaar met het Rijk maken in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)

Wij verwachten u na vaststelling van de ontwikkelagenda in december 2020 te kunnen informeren over de inhoud en de eventuele vervolgstappen die daarna nog zullen volgen.

Bijlagen

1. Brief van het Utrechtse Verkeer en Vervoerberaad (UVVB) van 16 oktober 2020 over Bestuurlijk Overleg TBOV op 8 oktober 2020.
2. Brief van provincie Utrecht, regio Amersfoort en gemeente Amersfoort van 5 oktober 2020 over Besluit OV SAAL van 28 september 2020.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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