



Spooragenda Utrecht

Op het goede spoor

**Samen werken aan toekomst-
bestendig regionaal, nationaal
en internationaal spoor.**

Inhoud

Voorwoord	3
Samenvatting	4
1. Inleiding	6
1.1	Waarom een spooragenda? 6
1.2	Wat is de spooragenda? 6
1.3	De rol van de provincie in het spoorvervoer 7
1.4	Leeswijzer 8
2. Het spoor in de provincie Utrecht	10
2.1	Het spoorwegnet in de provincie 10
2.2	Meer intercity's, sprinters en nieuwe stations 11
2.3	Internationaal treinvervoer 11
2.4	Goederenvervoer per trein 12
3. De opgaven in de provincie	14
3.1	De woningbouwopgave 14
3.2	De bereikbaarheidsopgave 15
3.3	De opgaven voor het klimaat en leefbaarheid 17
4. De ambities op het spoor	18
4.1	Ambities en oplossingsrichtingen 18
4.2	Internationale trein als alternatief voor vliegtuig en auto 19
4.3	IC verbindingen verbeteren 21
4.4	Trein als ruggengraat van regionaal OV-netwerk 24
4.5	Ontwikkeling van bus rapid transport (BRT) 27
4.6	Meer samenwerking en meer invloed 28
4.7	Onze ambities tot 2035 in kaart 30
5. Van ambitie naar realisatie	32
5.1	Inleiding 32
5.2	Actieagenda algemeen 32
5.3	Actieagenda per corridor 35
6. Begrippen en afkortingen	48

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.

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. 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 Regiopoorten 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 aanleg van rails en aanpassingen aan stations vragen veel tijd. We moeten ons daarom nu al buigen over wat er na 2035 nodig is. Maar tegelijk willen we, samen met alle betrokkenen, ook werken aan verbeteringen die op kortere termijn al mogelijk zijn. Denk hierbij aan afstemming van dienstregelingen en marketing, treinen 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 willen we op een later moment nog toevoegen aan 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 keuzes die hieruit volgen vast te leggen in een bestuurlijk convenant en gezamenlijk ontwikkelplan. Zodat we verbeteringen van het OV via gezamenlijke marketing en communicatie met trots kunnen uitdragen naar reizigers, inwoners en organisaties in onze mooie provincie. Het OV is er voor iedereen. In deze nieuwe versie hebben we de reactie van onze spoorpartners, gemeenten en buurprovincies op de conceptversie die we eerder dit jaar vaststelden verwerkt en actuele ontwikkelingen opgenomen. Samen werken we komende jaren aan een toekomstgericht spoorvervoer, binnen, van en naar onze provincie.

André van Schie,
gedeputeerde Mobiliteit, Economie en Digitalisering

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 OV-netwerkperspectief (mei 2022) is hierbij het vertrekpunt. Versterking van het spoorvervoer is hierin een belangrijk onderdeel van de opgave. Tot ongeveer 2035 richten we ons daarbij vooral op realiseren van meer vervoercapaciteit en betere treinverbindingen die op de bestaande infrastructuur passen: 'benutten'. Maar we zoeken ook, samen met ProRail, NS, gemeenten en regio's 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 spoorvervoer, is de behoefte ontstaan om alle zaken die op spoorgebied spelen, overzichtelijk samen te brengen en te ordenen. In de huidige spooragenda gaat het vooral over vervoer van personen. Zaken als stations, de relatie met de fiets, knooppunten, externe veiligheid, omgevingshinder, overwegen en goederenvervoer worden wel kort aangestipt, maar zijn nog geen onderdeel van de spooragenda. Mogelijk wordt in een volgende versie een aantal van deze aspecten toegevoegd. De Spooragenda Utrecht die we nu hebben opgesteld gaat over hoe het spoorvervoer in de provincie zich zou moeten ontwikkelen, welke ambities we hebben en welke studies we de komende jaren willen doen. 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 concessiehouder 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 een belangrijke draaischijf. Via het programma RandstadSpoor zijn nieuwe stations en railinfrastructuur gerealiseerd. Samen met woningbouw nabij het spoor

hebben die gezorgd voor een grote reizigersgroei en geleid tot meer treinen. Het programma hoogfrequent spoor (PHS) 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 die niet eerder dan 2035 mogelijk zijn. 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 zoals 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 dat als provincie. Daarom hebben we hierover ook ambities benoemd.

De ambities die wij hebben voor het 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 MetroSprinter waar dat mogelijk is: frequenter treinvervoer voor nieuwe woningbouwlocaties nabij stations, meer eigen infrastructuur voor regionale opgaven en waar nodig extra stations met 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.

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, maar Uiteindelijk is het realiseren van spoorverbindingen en infrastructuur een taak van het Ministerie en ProRail.

Betere internationale treinverbindingen

Hierbij ligt onze focus op het verbeteren van de bestaande verbindingen zoals versnellen van de IC Berlijn via Amersfoort, elk uur een Intercity of ICE van Utrecht naar Duitsland en op de langere termijn meer rechtstreekse verbindingen die leiden tot kortere reistijden.

Doorontwikkeling van het intercitynetwerk

Onze focus ligt hier eerst op vergroten van de vervoercapaciteit en later op kortere reistijden. Verder zien we graag de ontwikkeling van een Regio-IC die als productformule tussen de huidige Intercity en Sprinter in gepositioneerd kan worden. Deze kan door meer stations te bedienen zorgen voor betere regionale verbindingen en helpen om de drukte op Utrecht Centraal te beperken. Het bewaken van de positie van Amersfoort in het IC-netwerk heeft voor ons ook hoge prioriteit.

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

Dit vergt een doorontwikkeling naar een MetroSprinter waar dat mogelijk is. We gaan verder uitwerken welke infrastructuur hiervoor nodig is en wat er per corridor mogelijk en gewenst is. Het gaat in elk geval om een netwerk met (hoge) frequenties die passen bij de groeiopgave en goed aansluiten op het regionaal 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 het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (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. Daarvoor willen we met NS een gezamenlijk ontwikkelplan opstellen voor het spoorvervoer zodat we het spoorvervoer stapsgewijs verbeteren, passend bij de mogelijkheden en aansluitend bij de regionale ontwikkeling.

Om van ambitie naar realisatie te komen werken we al samen in een aantal lopende studies om te komen tot keuzes, besluiten en investeringen. Investeringen voor het spoorwegnet zien we overigens vooral als een taak voor de landelijke overheid. Daarnaast hebben we benoemd welke nieuwe studies nodig zijn. We hebben kort de inhoud van bestaande en nieuw op te starten studies beschreven en wie het initiatief zou moeten nemen. Daarmee heeft het laatste hoofdstuk de vorm van een uitvoeringsagenda. We willen deze periodiek bijwerken aan nieuwe inzichten en besluitvorming. Voor overleg en besluitvorming sluiten we zoveel mogelijk aan bij bestaande overlegstructuren.

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 (vaar)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 per trein goed bereikbaar is, 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. De spooragenda is in de eerste plaats een uitwerking van het spoorse deel van het OV-netwerkperspectief),

maar bevat ook enkele aanvullingen over goederenvervoer en internationaal treinvervoer die in het OV-netwerkperspectief niet waren opgenomen. Het uitvoeringsprogramma knooppunten is eveneens een uitwerking van het OV-netwerkperspectief. Hierin zijn ook zaken als toegankelijkheid, bus en fietsenstallingen bij stations belegd. Naast deze uitwerking hebben we ook uitwerkingen op wegen, fiets en regionaal OV inclusief aanvullend OV. Daarom besteden we hieraan in de spooragenda niet opnieuw veel aandacht aan.

Ook werken we in diverse studies aan de verbetering van het nationale en internationale spoorvervoer. Dat doen we samen met NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Zo hebben we meegewerkt aan een plan van aanpak voor de corridorstudie Utrecht - Arnhem - Duitsland en de corridorstudie Amsterdam - Twente - Duitsland. Hoe past in de toekomst het spoorvervoer op deze corridors en welke verbeteringen kunnen worden gerealiseerd? 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 en ambities voor de periode na 2030 in beeld te brengen. Dat doen we in deze spooragenda.

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. De spooragenda vormt daarbij een beleidskader waarin we benoemen 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 volgens ons 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. Het benoemen van ambities en acties helpt om op spoorgebied zaken voor elkaar te krijgen. De scope loopt hierbij van ambities voor de kortere en middellange termijn (2035) tot de langere termijn ambities die pas later gerealiseerd kunnen zijn. De spooragenda is vooral de spoorse uitwerking van het

OV-netwerkperspectief, net als het Uitvoeringsprogramma knooppunten de uitwerking is voor de OV-knooppunten. In de spooragenda zetten we, net als in het OV-netwerkperspectief, voor de periode tot 2030-2035 vooral in op zaken die met benutten van bestaande infrastructuur te realiseren zijn of die slechts kleinere ingrepen vergen. Voor de lange termijn (na 2035) schetsen we ook het te bereiken ideaalbeeld. Bij het uitwerken van onze ambities hebben we ook de resultaten van eerdere studies betrokken waar we als provincie aan meewerken, zoals het Toekomstbeeld OV.

We hebben voor het opstellen van de spooragenda samengewerkt 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. Dat wil niet zeggen dat we overal hetzelfde over denken. 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 hebben we met bovengenoemde partijen al bekeken welke opgaves al voldoende belegd zijn in lopende studies. In de toekomst maken we afspraken maken met hen over of, wanneer en door wie nadere studies worden opgepakt.

Ruimte- en mobiliteitsopgaven

Bij de opgaven gaat het om zaken als de ruimtelijke ontwikkeling, de gewenste verschuiving van autogebruik naar OV- en fietsgebruik (mobiliteitstransitie), een alternatief voor 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:

- een 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 ontwikkelingen en oplossingen op het spoor 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. Hiervoor lopen ook al aparte programma's van ProRail en de provincie. Deze aspecten komen waar nodig bij de uitwerking van projecten in de spooragenda aan de orde. Zo is aanpak van overwegen of hinder door trillingen soms ook nodig om hogere frequenties of kortere reistijden voor elkaar te krijgen. Mogelijk nemen we deze aspecten in de toekomst ook in de spooragenda op.

1.3 De rol van de provincie in het spoorvervoer

Onze primaire wettelijke verantwoordelijkheid als provincie is het reguleren van het collectief regionaal openbaar vervoer. Wij geven twee concessies uit voor het OV per bus en tram in provincie Utrecht. Hierin vragen we van onze vervoerders aandacht voor goede aansluitingen op de trein. Anders dan bij het regionaal OV is de provincie geen concessieverlener van het spoorvervoer. Onze rol bestaat vooral uit het geven van advies, deelnemen aan studies 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 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 overleggen we met onze concessiehouders voor het regionaal OV en met NS over de dienstregeling, maken onze wensen kenbaar en vragen aandacht voor afstemming tussen trein en bus. Met ProRail werken we aan veiliger overwegen en ontwikkeling van de spoorinfrastructuur.
- voor de nieuwe hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) hebben we, samen met andere regionale overheden onze wensen en eisen neergelegd bij de Minister van IenW.
- 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.
- samen met het Rijk en de gemeenten werken we in U Ned-verband aan de woningbouwopgave en het daarbij horende OV, inclusief het spoorvervoer.

Samenwerking met rijk en spoorsector

In het toekomstbeeld OV werken we met het rijk, decentrale OV-autoriteiten en de OV-sector aan een

toekomstvisie voor het OV. In februari 2019 zijn de contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 vastgesteld waarin de ambities voor het OV in 2040 worden beschreven. We werken mee aan voorstellen voor studies, zijn soms mede opdrachtgever en zitten in het programmteam en stuurgroep. Omdat de Covid-pandemie een grote invloed heeft gehad op de reizigers-aantallen werken we ook gezamenlijk aan herijking van het Toekomstbeeld OV. De besluiten die betrekking hebben op het spoorvervoer worden bestuurlijk besproken en eventueel vastgesteld op de landelijke OV- en spoortafel. Deze tafel vindt twee keer per jaar plaats. Het gaat hier om grotere beslissingen, bijvoorbeeld studies naar de aanleg van een nieuw station of extra railinfrastructuur. De feitelijke besluitvorming over toekennen van bijdragen door het rijk vinden voor spoorinfrastructuur vindt plaats in het zogenaamde MIRT-overleg (Meerjarenprogramma Infrastructuur). De beoogde corridorstudies zoals Utrecht - Arnhem – Duitse grens en Goederenvervoer Noord oost Nederland (GNOE) zijn voorbeelden van studies die hierin worden besproken. In het onderzoeks-programma U Ned werken Rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Voorbeeld hiervan is de MIRT-verkenning OV en wonen.

Regionale samenwerking

Naast de landelijke en U Ned projecten, wordt er ook regionaal samengewerkt en afgestemd. Elke twee weken is er een ambtelijk regionaal spooroverleg met onze drie regio's en gemeenten Utrecht, Amersfoort en Veenendaal. Eens per vier weken sluit ook een afvaardiging van NS, ProRail en het Ministerie van I&W aan bij dit overleg.

Tijdens dit overleg bespreken we actuele zaken die van ons een reactie vragen, bijvoorbeeld onze reactie op de NS-dienstregeling, de hoofdrailnetconcessie en MIRT-en corridorstudies. Elk kwartaal wordt vanuit de provincie het AOV georganiseerd. Tijdens dit overleg worden alle gemeenten in de provincie geïnformeerd over lopende projecten en de stand van zaken in beide OV-concessies. Het is onze intentie ook vaker te informeren over spoorprojecten.

Het bestuurlijke gesprek over regionale spoorse studies en projecten vindt in principe plaats in het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB). Vaste deelnemers in dit overleg zijn provincie Utrecht, regio's U10, Foodvalley en Amersfoort, gemeente Amersfoort en Utrecht, Rijkswaterstaat Midden Nederland, NS en ProRail. De agendering hiervoor verloopt via het MOVV (Management Overleg Verkeer en Vervoer). De provincie neemt daarnaast deel aan het bestuurlijk overleg (BO) Spoor Utrecht en BO Spoor Amersfoort en het BO Ruimte Foodvalley. Daarnaast zijn er incidentele BO's voor regionale projecten, maar wij geven de voorkeur aan het gebruik van bestaande overlegstructuren.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 schetst kort hoe het spoor zich in de provincie Utrecht de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. Hoofdstuk 3 gaat in op de opgaven voor woningbouw, bereikbaarheid en klimaat in de provincie. Hoofdstuk 4 zoomt in op de ambities die we op het spoor hebben. In hoofdstuk 5 wordt beschreven hoe we, per corridor, van de ambities naar realisatie willen komen. In hoofdstuk 6 zijn de opgaven, resultaten en studies beschreven in de vorm van een uitvoeringsagenda per corridor. Daarbij maken we onderscheid tussen lopende en nieuw op te pakken studies. Tot slot is in hoofdstuk 7 een begrippenlijst opgenomen.



2. Het spoor in de provincie Utrecht

2.1 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.

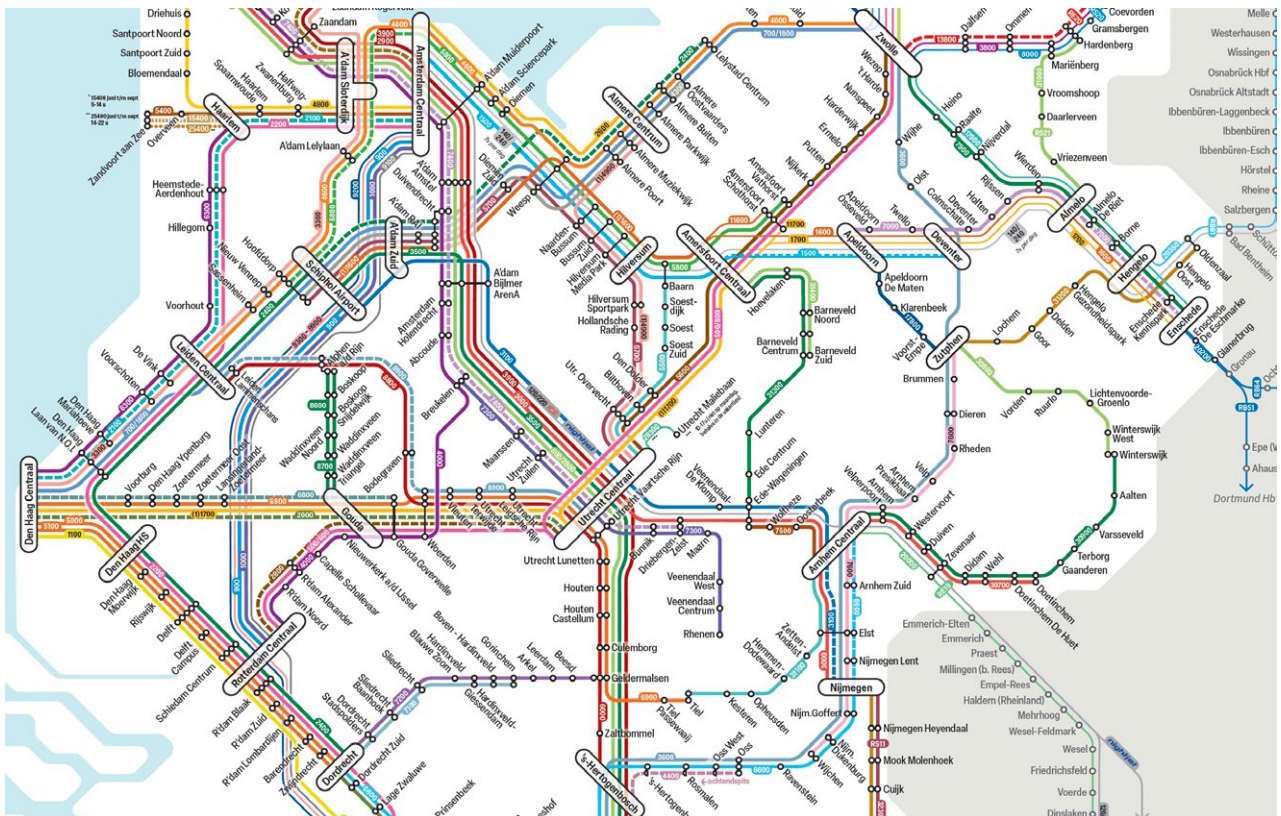
Het Ministerie van IenW geeft de hoofdrailnetconcessie uit. Deze concessie gaat over de treindiensten op het hoofdrailnet (Intercity's en Sprinters) en wordt momenteel door NS geëxploiteerd. Het voornemen van het Ministerie van IenW is de concessie vanaf 2025 opnieuw aan NS te gunnen. Daarnaast zijn 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 tot 10 december 2023 in opdracht van de provincie Gelderland. De concessie wordt vanaf 10 december 2023 door Keolis overgenomen;

- de Merwede Lingelijn Dordrecht - Leerdam - Geldermalsen, geëxploiteerd door Qbuzz in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

Aantallen treinreizigers

Utrecht Centraal kende in 2019 dagelijks 272.000 treinreizigers, waarvan er 208.000 een herkomst of bestemming in Utrecht hadden. Daarmee was Utrecht Centraal dat jaar het drukste station van Nederland. Onder invloed van gewijzigd mobiliteitsgedrag door de Covid-pandemie waren dat er in 2022 ongeveer 30 procent minder: 189.000, waarvan 144.400 een herkomst of bestemming in Utrecht hadden. De rest zijn overstappers tussen treinen. Amersfoort telde in 2019 ongeveer 45.000 reizigers; in 2022 waren dat er fors minder, namelijk zo'n 20.000 per dag. In 2023 is het aantal reizigers wel weer gestegen, maar nog niet terug op het niveau van 2019. Soest is binnen de provincie het station met de minste instappers, ongeveer 180 per dag. Dit station is ook meer een kruisingsstation: station Soest Zuid is met 1445 reizigers voor Soest belangrijker. Figuur 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.



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

Momenteel rijdt NS overigens minder treinen als gevolg van een personeels- en materieeltekort en het lagere aantal reizigers als gevolg van gewijzigd mobiliteitsgedrag na de Covid-pandemie. Met ingang van de dienstregeling 2024 worden frequenties weer langzaam opgeschaald. NS geeft aan dat het reisgedrag veranderd is onder meer omdat er meer thuis gewerkt wordt. Met name op vrijdag is het in de ochtendspits rustiger in de trein.

2.2 Meer intercity's, sprinters en nieuwe stations

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

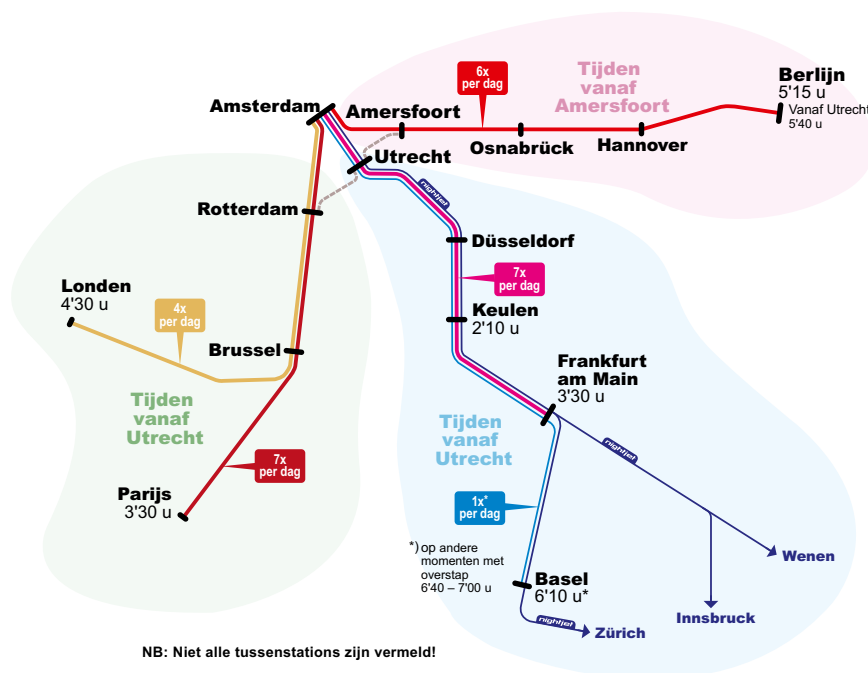
De trajecten Utrecht – Amsterdam en Utrecht – Woerden zijn uitgebreid naar vier sporen en er is geïnvesteerd in fietsenstallingen, wisselverbindingen, beveiliging en

keersporen. Daardoor is het mogelijk geworden om elke tien minuten een Intercity te rijden 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. Alleen tussen Woerden en Houten Castellum zijn zes Sprinters per uur gaan rijden. Door de effecten van Covid op het aantal reizigers en personeelstekorten bij NS rijden er hier nu tijdelijk minder treinen.

De onderzoeken naar het Randstadspoor voorspelden al een grote reizigersgroei door de combinatie van ruimtelijke ontwikkelingen nabij bestaande stations, bouw van nieuwe stations en een hogere bedieningsfrequentie. Dit is ook in de praktijk bewezen: het aantal reizigers op de Sprinterstations tussen Houten en Woerden groeiden de afgelopen jaren meer dan 65%: van 30.000 in- en uitstappers per dag in 2013 naar ruim 53.000 in- en uitstappers in 2019.

2.3 Internationaal treinvervoer

Onze provincie kent meerdere internationale treinverbindingen. 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 2.



Figuur 2 Reistijden en aantal treinen per dag voor internationale treinverbindingen vanuit Utrecht (bron: NS International reisplanner, najaar 2022, reistijd Berlijn vanaf 10 december 2023).

Ook heeft Utrecht sinds een paar jaar weer twee dagelijkse nachttreinen: naar Zürich, Wenen en Innsbruck. De startup European Sleeper rijdt sinds mei 2023 met een nachttrein naar Berlijn. De bedoeling is dat die vanaf 2024 doorrijdt naar Praag. De Duitse vervoerder Flixtrain heeft voor 2024 eveneens treinpaden aangevraagd voor een verbinding van Amsterdam naar Duitsland.

De IC Berlijn is vanaf de dienstregeling 2024 ongeveer een half uur sneller doordat de locomotief aan de grens niet meer gewisseld hoeft te worden en door minder stations te bedienen. De reistijd vanuit Amersfoort naar Berlijn is dan nog maar 5 uur en een kwartier. Ondanks grote ambities van NS en overheden is de verbinding per ICE al bijna 20 jaar vrijwel ongewijzigd. De capaciteit van de ICE schiet inmiddels op sommige momenten tekort. De kwaliteit van ICE staat bovendien onder druk door de drukte op het baanvak Utrecht - Arnhem - Keulen en de vele werkzaamheden in Duitsland.

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, acceptabele reistijden en concurrerende prijzen.

Beperkte invloed van overheden

Internationaal treinvervoer is in beginsel een vrije markt. Deze markt wordt grotendeels gedomineerd door de nationale spoorwegbedrijven zoals DB, ÖBB, SNCF, NS of samenwerkingsverbanden daarvan. Er zijn nog steeds weinig nieuwe vervoerders: het betreden van de markt is complex en kostbaar. De ruimte op het spoorwernet is zowel in binnen- als buitenland bovendien zeer beperkt. Dat komt in Nederland omdat veel treinpaden al zijn gereserveerd voor Intercity's en Sprinters uit de hoofd-railnetconcessie. Daardoor is het lastig aantrekkelijke verbindingen te bieden. Ook als provincie hebben we hier maar zeer beperkt invloed op.

Belang internationale treinverbindingen

Voor ons als provincie zijn goede internationale treinverbindingen van groot belang: de treinen verbinden 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 kan een bijdrage worden geleverd aan de klimaatdoelstellingen. Het Rijk ziet dit belang ook en werkt aan een visie op internationaal treinvervoer.

2.4 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.

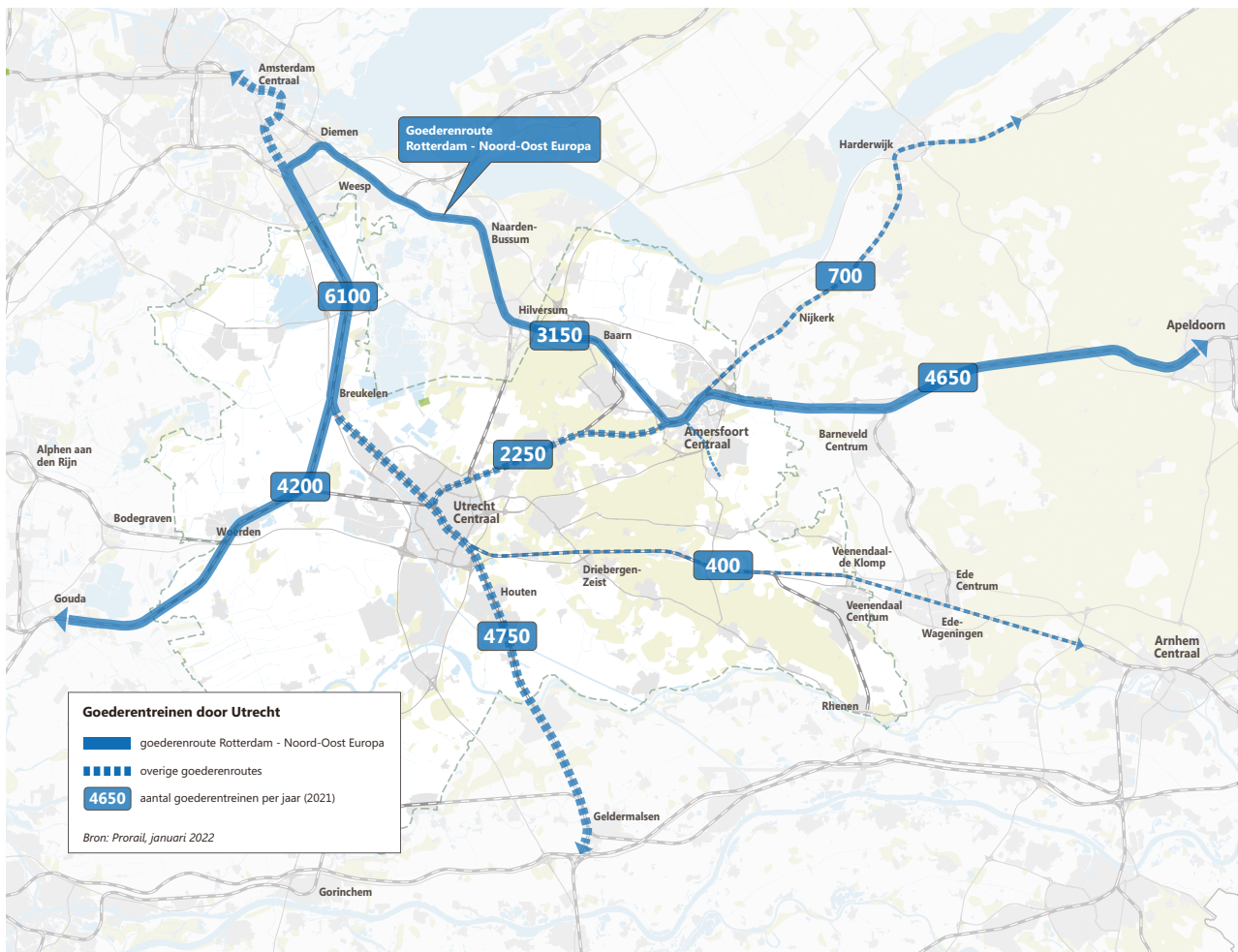


Figuur 3 TEN-corridors

Deze routes zijn onderdeel van Europese goederencorridors, de zogenaamde Trans-European Transport Network (TEN-T) corridors (zie figuur 3). Utrecht is onderdeel van de zowel de Rhine-Alpine Corridor als de North Sea-Baltic Corridor.

Het meeste goederenvervoer binnen onze provincie betreft doorgaande treinen. Van en naar onze provincie vindt vrijwel uitsluitend goederenvervoer plaats naar Pon in Leusden. Industrierrein Lage Weide heeft nog een goederenaansluiting en naar Amersfoort en Crailoo, net over de grens in Noord Holland, rijden werktreinen voor spooronderhoud.

Figuur 4 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 het jaar 2021 reden er tussen Amersfoort en Apeldoorn in totaal 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. De goederentreinen delen hier het spoor met de Sprinters. Minder goederentreinen betekent hier meer ruimte voor Sprinters.



Figuur 4 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: woningbouw, bereikbaarheid, mobiliteits-transitie, klimaatverandering en de oplossingen voor het goederenvervoer per trein vragen om visie en gezamenlijke daadkracht. Onze opgaven op een rij.

3.1 De woningbouwopgave

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 woningmarkt-regio'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 zelfs om in totaal 170.000 tot 202.000 woningen erbij. Het Rijk, de provincie Utrecht, gemeenten en woningcorporaties hebben afspraken gemaakt over de bouw van 83.500 nieuwe woningen tot en met 2030. Hiervoor zijn drie woondeals opgesteld voor de regio's U10 (samenwerking van 16 Utrechtse gemeenten), Amersfoort en Foodvalley. Deze woondeals bevatten afspraken over waar deze woningen moeten komen, het soort woningen en het segment waar deze woningen in vallen. In de regio U10 gaat het om 61.000 woningen, in de regio Amersfoort om 27.000 woningen en in de regio Foodvalley om 25.000 woningen.

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). Voor Regio Foodvalley gaat het in eerste instantie om woningen ten oosten van station Veenendaal Centrum, en op termijn tussen Veenendaal en Rhenen en buiten de provincie Utrecht in Barneveld-Noord. Al deze ontwikkelingen zullen leiden tot groei van met name het spoorvervoer.

Regiopoorten

In het Ontwikkelperspectief 2040 voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort (concept dd. 31-05-2023) is beschreven wat Regiopoorten zijn en waar die liggen. Regiopoorten liggen buiten het stedelijk kerngebied

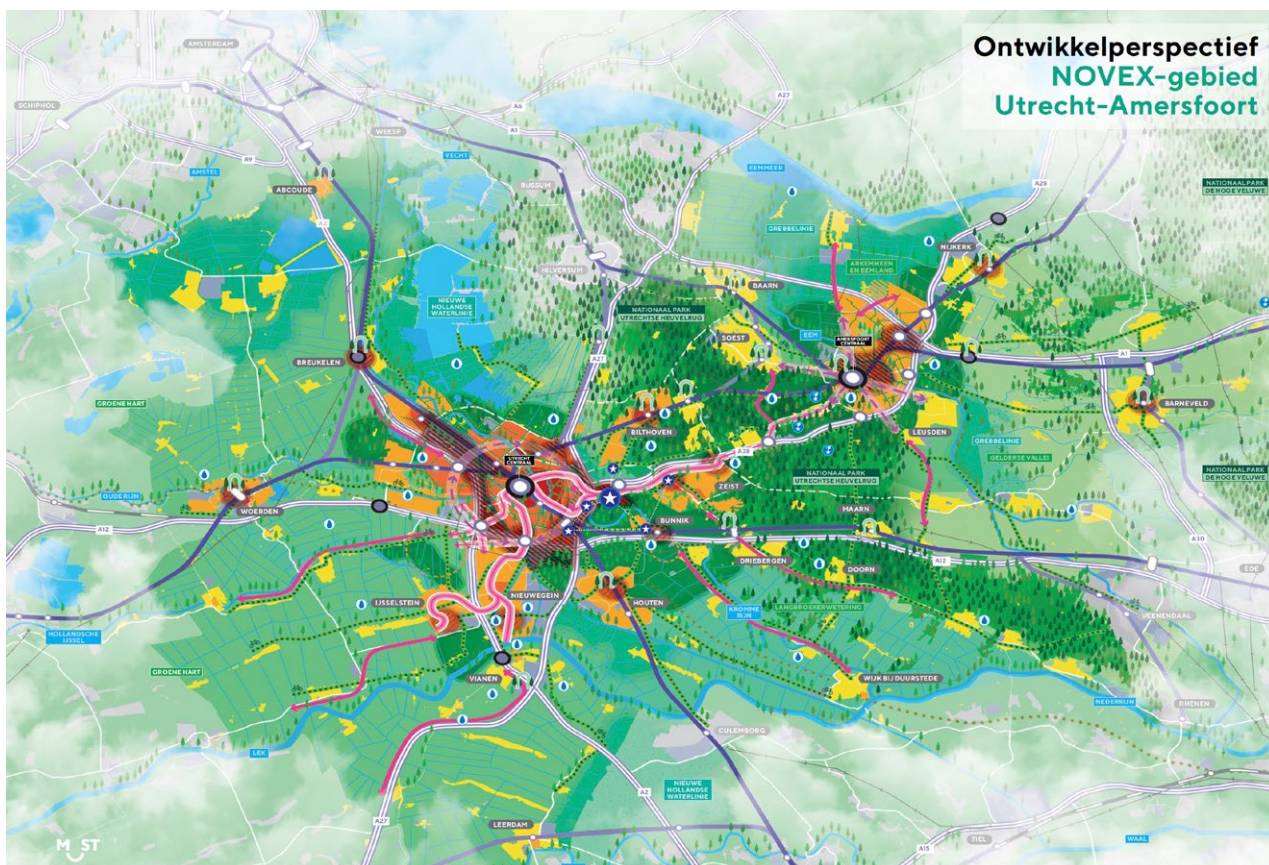
maar kennen een goede ov-verbinding met Utrecht, Amersfoort en plekken buiten de regio. Regiopoorten worden gekenmerkt door een stedelijk gemengd woonmilieu waar nabijheid, fietsen, lopen en ov bepalend zijn voor de ruimtelijke opbouw. Het gaat dan om: De Bilt-Bilthoven; Breukelen; Bunnik; Houten; Vianen; Woerden; Zeist-Noord; Driebergen-Zeist. Nijkerk en Barneveld (provincie Gelderland) worden ook gezien als Regiopoort.

De ontwikkeling van de Regiopoorten is onderdeel van de mobiliteitsstrategie waarin een van de maatregelen is het sterker sturen op verstedelijking en mobiliteit.

Meer woningen en meer arbeidsplaatsen zorgen voor meer mobiliteit

De woningbouw en de economische groei zorgen voor meer mobiliteit. Maar die groei aan mobiliteit past niet allemaal op onze wegen. Verbreden van bestaande wegen zien we niet als een wenselijke optie; dit versterkt alleen maar de groei van het autogebruik. Bovendien maken de huidige stikstofregels en beperkte financiën uitbreidingen moeilijk. 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 al direct goed OV beschikbaar is. De vervoerscombinatie trein/fiets of bus/tram/fiets is voor reizigers aantrekkelijk. Voorwaarde is dan wel dat de trein, bus en tram voldoende capaciteit en kwaliteit bieden. De opgave vraagt een bredere, multimodale aanpak waarbij weg, spoor, OV en fiets worden meegenomen. Via het uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten zorgen we dat het fietsparkeren op groeilocaties voldoende capaciteit en kwaliteit behoudt.

Om het aantal reizigers te kunnen vervoeren zijn, zolang vaker rijden niet mogelijk is, langere treinen nodig. Wij zien graag dat er vaker wordt gereden (frequentieverhoging). Dan wordt de trein ook aantrekkelijker voor de keuzereiziger. Voor de keuzereiziger moet de trein tenminste elke 15 minuten rijden en waar mogelijk vaker. Hiervoor moet er meer ruimte op het spoor komen. Waar de trein niet of niet tijdig kan voorzien in de noodzakelijke kwaliteit, moeten we kijken hoe verbetering van het busnetwerk een oplossing kan bieden. Bijvoorbeeld in de vorm van U-link verbindingen of uitbouw tot het nog hoogwaardiger Bus Rapid Transit. Met uitbreiding van het tramnet zijn we, met name vanwege kosten en de lange realisatietijd terughoudend. Het effect op de drukte op en rondom Utrecht Centraal is een aspect dat nog nader moet worden onderzocht.



Figuur 5 Ontwikkelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort (bron: concept dd. 31-05-2023)

In bovenstaande figuur is het ontwikkelperspectief voor de gehele provincie weergegeven.

3.2 De bereikbaarheidsopgave

Utrecht is de draaischijf van Nederland en mede daardoor bij uitstek een ontmoetingsplek. Zo'n acht miljoen mensen zijn in staat om binnen 45 OV-minuten te komen bij de best bereikbare locatie van Nederland: Utrecht Centraal. Maar kan het station deze status blijven behouden? Want door de toenemende raken wegen, spoorwegen en het regionaal openbaar vervoer aan de grens van hun capaciteit. En dat terwijl de ruimte voor uitbreiding schaars is.

Onderzoek naar groei en knelpunten

De Integrale Markt- en Capaciteitsanalyse (IMA) die het Rijk in 2021 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 gesitueerd, terwijl er in de IMA nog geen rekening was gehouden met het regionale mobiliteitsbeleid richting fiets en OV. Dat, maar ook de mobiliteitseffecten van de Covid-pandemie, maken een actualisatie noodzakelijk. Het Rijk is voornemens in 2024 een nieuwe IMA uit te voeren. In figuur 6 zijn de aantallen woningen en groei zoals in de IMA voorzien voor 2030 opgenomen.

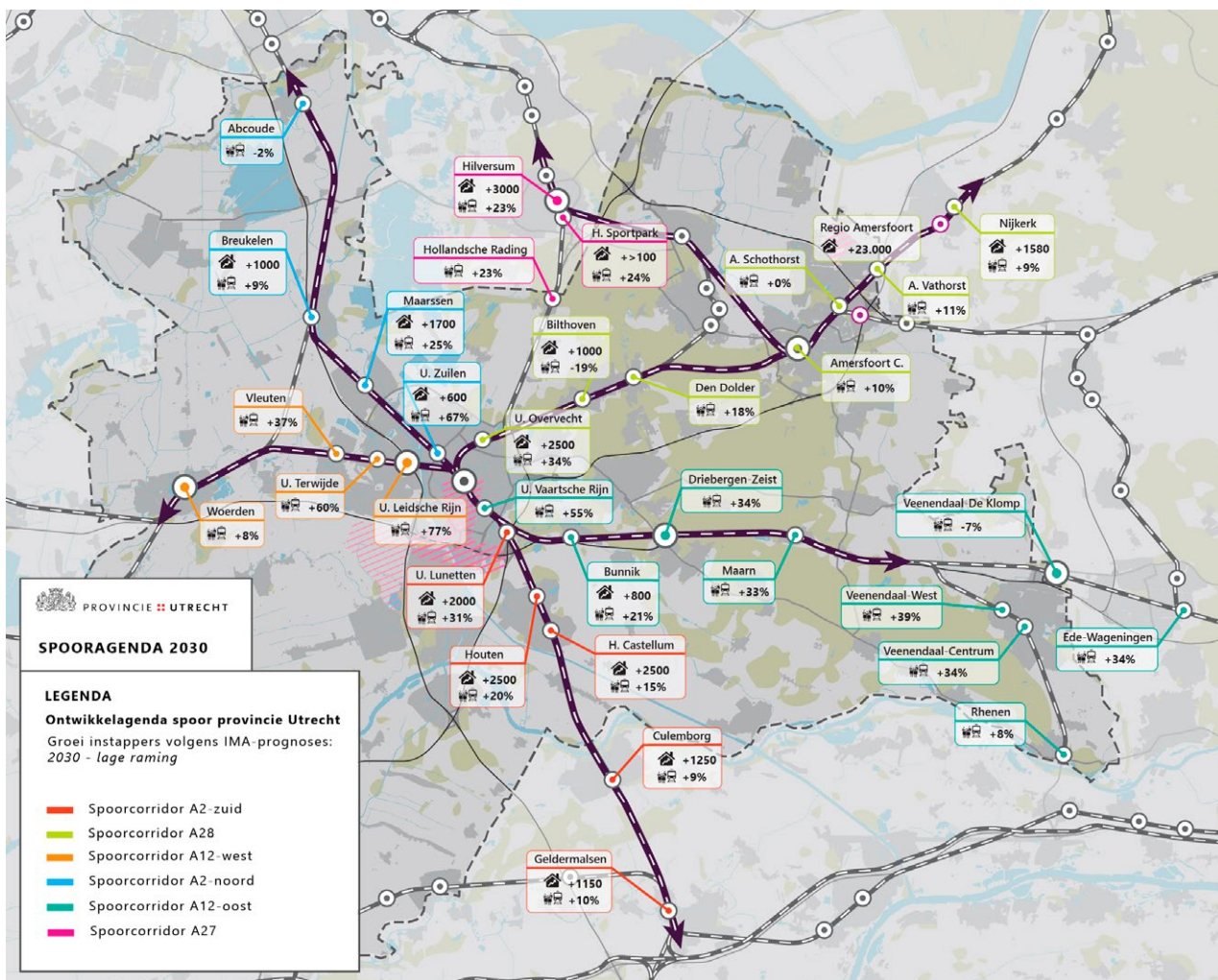
De grootste groeiers tot 2030 volgens de IMA zijn de stations Leidsche Rijn (met 77%) en Utrecht Terwijde (met 60%). Station Veenendaal Centrum kent ook een behoorlijke toename van reizigers, rond 35%. Veenendaal-De Klomp laat in de IMA analyse juist een lichte teruggang zien. In de IMA zat echter niet de beoogde verstedelijking rondom dit station. We kunnen dus verwachten dat het aantal instappers hier zal toenemen.

Netwerkanalyse woningbouw NOVEX-gebieden

Recent is door het Rijk onderzoek gedaan naar de mobiliteitseffecten van de 17 grootschalige NOVEX Woningbouwlocaties (Netwerkanalyse woningbouw, 30 mei 2023). Hierbij is vooral gekeken naar de verschillen tussen geconcentreerd bouwen en meer gespreid bouwen. Geconcentreerd bouwen zorgt samen met mobiliteitsmaatregelen voor een verschuiving van auto naar lopen, fietsen, OV en deelauto. Vooral de Intercity's tussen Utrecht en Amsterdam, de Sprinter tussen Utrecht en Almere en de Intercity's tussen Utrecht en Amersfoort worden volgens deze analyse drukker waardoor in de toekomst de capaciteit een knelpunt kan worden.

Groei volgens het Toekomstbeeld OV

Sinds 2019 werken we als provincie samen met de spoorsector, vervoerbedrijven en andere provincies aan



Figuur 6 Groei van het aantal woningen en treinreizigers tussen 2018 en 2030 (lage raming), (bron: IMA).

het toekomstbeeld OV. Hierin zijn of worden oplossingsrichtingen voor keuzes onderzocht waarna gezocht wordt naar consensus om tot besluiten te komen. Omdat de gevolgen van de Covid-pandemie ook de komende jaren nog steeds zichtbaar zullen zijn werken we samen met het Rijk, vervoerders en andere regionale overheden aan een herijking van het Toekomstbeeld OV. Er is een analyse op hoofdlijnen gemaakt van de impact die Covid op het gebruik van het OV heeft. Een deel van de reizigers blijft structureel weg doordat deels thuisgewerkt wordt. Het is vooral de hoogopgeleide kenniswerker die dit kan en doet. De spitsen zijn echter inmiddels weer bijna even druk als voor corona, al zijn de verschillen tussen de werkdagen vooral bij de trein groter geworden. Met name de woensdag en vooral de vrijdag zijn rustiger dan voorheen. De prognoses zullen naar verwachting zo'n 5 tot 7 jaar later bereikt dan eerder was voorzien. En de pieken doen zich vooral voor op de dinsdag en donderdag. Er is consensus over een verdere groei: vooral tussen de steden groeit het treinvervoer en zal het tot 2040 naar verwachting verder groeien.

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. 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.

3.3 De opgaven voor het klimaat en leefbaarheid

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-en fiets is qua energie- en ruimtegebruik het meest efficiënte vervoersysteem. 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 beiden de noodzaak van een mobiliteitstransitie. Die omvat:

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

De Mobiliteitsstrategie die U Ned heeft opgesteld (17 oktober 2022) geeft eveneens aan dat de mobiliteitstransitie nodig is om de groei van huishoudens en arbeidsplaatsen goed op te vangen. Naast fiets is ook verschuiving naar OV nodig. Dit in combinatie met een verbetering van de leefkwaliteit en van de duurzaamheid. Mensen moeten met auto of fiets gemakkelijk de overstap naar het OV kunnen maken voor verplaatsingen naar hoogstedelijk gebied.

Het gebruik van het OV (en dus ook van het spoor) groeit dan fors: 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).

Beter internationaal treinvervoer als bijdrage 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: droogte, bosbranden en overstromingen versterken het gevoel dat er meer moet gebeuren. 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.

Goederenvervoer

Het spoorgoederenvervoer op het totale netwerk neemt volgens ProRail richting 2030 toe naar een omvang van 57 - 62 miljoen ton (Laag – Hoog scenario). Dit is een groei van 28 tot 50% t.o.v. 2019. Deze groei legt extra beslag op de railinfrastructuur op de huidige goederen-trajecten. Goederenvervoer per trein is een duurzaam alternatief voor goederenvervoer over de weg, maar kan wel zorgen voor omgevingshinder in de directe omgeving van het spoor. Ook zijn er zorgen over externe veiligheidsrisico's, zeker gelet op de woningbouwambities op locaties langs het spoor.

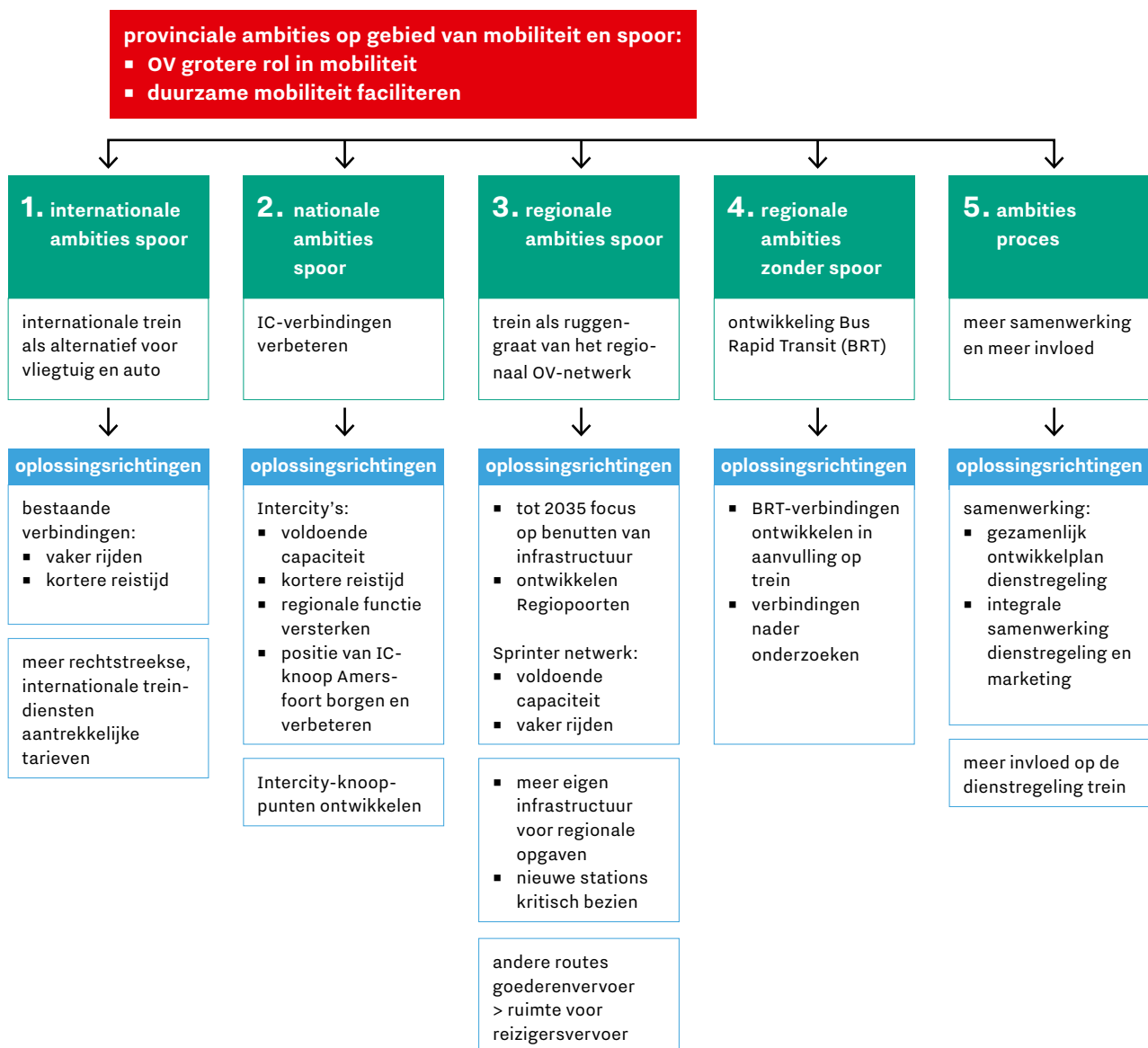
4. De ambities op het spoor

4.1 Ambities en oplossingsrichtingen

Onze belangrijkste ambitie is om gezamenlijk met de spoorse partijen een sterk treinproduct te realiseren 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 zijn opgenomen in het OV-netwerkperspectief. Onze ambities voor het gehele netwerk 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 figuur 7. Het gaat om:



Figuur 7 De provinciale ambities van de provincie Utrecht op het gebied van mobiliteit en spoor.

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 MetroSprinter. 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 7 staan ook diverse oplossingsrichtingen om deze ambities te bereiken.

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 IenW. De spoorsector deelt veel van onze ambities en oplossingsrichtingen, maar verschillen zijn er ook. Op het gebied van internationale en nationale ambities onderschrijft ProRail bijvoorbeeld onze ambities om te komen tot versnelling van IC Berlijn en hogere frequenties voor Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Duitsland.

ProRail werkt onder regie van het Ministerie van IenW aan het mogelijk maken van betere internationale verbindingen. Wij brengen hier graag onze ambities en inzichten in. Regionaal delen we de ambitie voor verdere ontwikkeling van het spoorvervoer, maar verschillen we van inzicht over de noodzaak om vaker te rijden met Sprinters. De ontwikkeling van Bus Rapid Transit (BRT) in aanvulling op het spoor is geen taak voor ProRail, 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. NS heeft aangegeven positief te willen meedenken over realisatie van BRT als aanvulling op treindiensten.

Om onze ambities te kunnen waarmaken, zijn meerdere onderzoeken nodig in samenwerking met de spoorsector en gemeenten. Daarin bezien we de mogelijkheden, kosten en effecten van oplossingsrichtingen en bepalen we de uiteindelijke keuzes. Een deel van de oplossingsrichtingen willen we inbrengen in de voorgenomen corridorstudies zoals Utrecht - Arnhem - Duitse grens

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 infrastructuurprojecten (bouw en financiering) zijn omvangrijke verbeteringen op het spoor op zijn vroegst tegen 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.

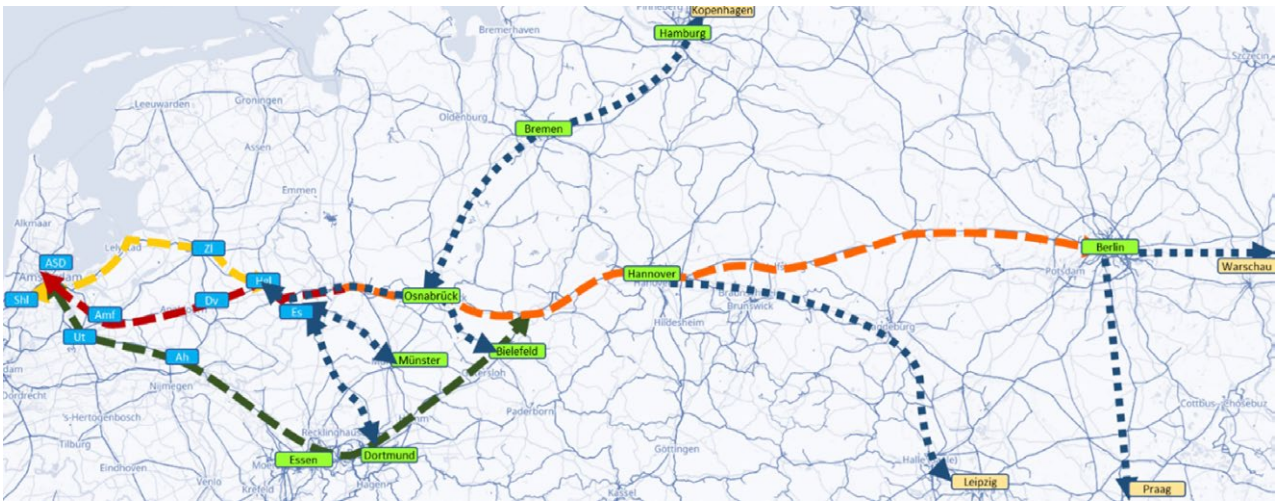
De volgende paragrafen lichten de ambities en bijbehorende oplossingsrichtingen toe. De volgorde zegt overigens niets over de belangrijkheid of prioritering. We starten met 'internationaal', omdat dit het hoogste niveau is in het netwerk. Voor de regionale bereikbaarheid zijn de treinverbindingen met Sprinters en IC's belangrijker.

4.2 Internationale trein als alternatief voor vliegtuig en auto

Het beoogde resultaat bij deze ambitie is een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor het vliegverkeer in Noordwest-Europa, dat bijdraagt aan de klimaatambities. Het moet leiden tot meer keuze-reizigers door aantrekkelijke Europese spoorverbindingen, betere bereikbaarheid voor toeristen en ook een betere concurrentiepositie van Nederland. We juichen concurrentie toe omdat dat leidt tot meer kwaliteit en lagere prijzen.

4.2.1 Bestaande verbindingen verbeteren

Betere internationale verbindingen ontstaan in eerste instantie door meer capaciteit en meer vertrek mogelijkheden. Voor de reiziger is een betrouwbare dienstverlening met aantrekkelijke reistijden en aantrekkelijke tarieven van belang. Concurrentie op het spoor kan daarbij helpen. Kortere reistijden kunnen op korte termijn worden gerealiseerd door meer rechtstreekse verbindingen: overstappen kost tijd en maakt de verbinding minder aantrekkelijk en minder betrouwbaar. Bij het verbeteren van Europese treinverbindingen zien we ook een kans voor nachttreinen. Bij de capaciteitstoedeling van treinen op het al zeer drukke spoor door ProRail is inpassing van de nachttrein moeilijk. Zo kan de nieuwe start-up European Sleeper vanuit Berlijn niet in Amersfoort stoppen, maar richting Berlijn wel. Wij pleiten voor een hogere prioriteitsstelling en flexibeler afwikkeling van nachttreinen.



Figuur 8 Mogelijke routes voor verbinding richting Berlijn (bron: OAO-notitie Amsterdam - Twente - Duitsland).

**Intercity-Express (ICE):
Utrecht – Arnhem – Duitsland**

De treinverbinding tussen de Randstad, Arnhem en het Rhein- en Ruhrgebied moet sneller, betrouwbaarder en frequenter. Investeren in deze internationale spoorcorridor verbetert de economische samenwerking van en de verbinding tussen ijzersterke Europese regio's én draagt bij aan de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen. Er is voldoende vervoervraag voor meer treinen en op de huidige infrastructuur kan elk uur een internationale trein rijden. Duitsland investeert in een uitgebreid ICE-netwerk, waarin station Duisburg een prominente plaats krijgt. Een uurdienst Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Duisburg is dan een logische eerste stap naar betere verbindingen.

Wat we voor de toekomst voor ogen hebben, is een betrouwbare verbinding voor internationale treinen zonder hinder van Sprinters of binnenlandse Intercity's. Dat schept mogelijkheden voor intensivering van de treindienst, zonder dat treinen 'elkaar in de weg zitten'. Intercity's, Sprinters en internationaal vervoer profiteren hiervan. Aanleg van extra infrastructuur tussen Utrecht

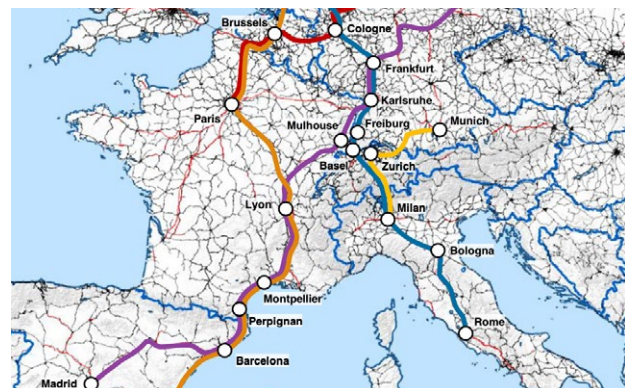
en Arnhem zal hiervoor op termijn nodig zijn zodat Sprinters, IC's en internationale treinen elkaar minder in de weg rijden en een kortere en betrouwbaarder reistijd mogelijk wordt. Dat maakt dan ook hogere snelheden en kortere reistijden mogelijk.

IC Berlijn: sneller en vaker

De Intercity naar Berlijn is vanaf 10 december 2023 ongeveer een half uur korter: de reis van Amersfoort naar Berlijn duurt dan ongeveer 5 uur en een kwartier. Een verdere versnelling via de bestaande route vinden we wenselijk. Aanvullende verbindingen via Duisburg kunnen ook de verbinding met het oostelijke Ruhrgebied verbeteren. Een alternatieve route via Zwolle en Almelo, die volgens ProRail tot 20 minuten sneller kan zijn, is nadelig voor inwoners van onze provincie omdat deze verbinding dan niet meer via Amersfoort loopt. Mocht zo'n keuze op landelijk niveau worden gemaakt dan is verbetering van andere treinverbindingen rondom Amersfoort voor ons een harde randvoorwaarde. Overigens is internationaal vervoer in principe een vrije markt, dus vervoerders bepalen zelf hun route en stops. Door het OV-SAAL besluit zal ook de IC Berlijn , net als



Figuur 9 De IC Berlijn krijgt in 2024 nieuw materieel (230 kilometer per uur)



Figuur 10 Trans Europa Express (TEE) 2.0 fase 1 (mogelijk operationeel in 2025) (bron: TEE 2.0-plan).

alle IC's tussen Amersfoort en Amsterdam, vanaf 2030 naar Amsterdam Zuid gaan rijden. Het is gewenst nog nader te bezien wat de betere keuze is: Amsterdam Zuid, zoals nu vanaf 2030 de bedoeling is, of toch Amsterdam Centraal. Amsterdam Zuid is immers ook nog steeds in verbouwing.

4.2.2 Nieuwe lange afstandsverbindingen

Naast verbetering van bestaande verbindingen willen we bekijken hoe we internationale treinvervoerders kunnen aansporen om nieuwe verbindingen van of via Utrecht en/of Amersfoort te realiseren. Denk aan meer rechtstreekse verbindingen naar verder weg gelegen bestemmingen in Duitsland (Hamburg, Stuttgart, München), Zwitserland en Oostenrijk. En aan betere verbindingen richting Polen, Frankrijk, Italië, 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). Hierin zijn vanuit Nederland ambitieuze verbindingen opgenomen tot zelfs Rome, Barcelona en Valencia. Als provincie vinden we dit een wervend perspectief, maar er zijn tot nu toe geen vervoerders die dit plan hebben opgepakt. Wel zijn er nieuwe initiatieven van Arriva, QBuzz en Flixtrain voor nieuwe internationale verbindingen naar Parijs, Berlijn en andere bestemmingen in Duitsland. Deze mikken vooral op concurrentie op de drukste trajecten. Het zou jammer zijn als concurrentie alleen leidt tot meer aanbod op de drukste routes: er is juist ook behoefte aan nieuwe verbindingen over een langere afstanden die nu niet worden geboden.

4.3 Ic-verbindingen verbeteren

Het gaat er hier vooral om de bereikbaarheid van onze provincie per trein vanuit de landsdelen verder te verbeteren door voldoende capaciteit te bieden op deze verbindingen, kortere reistijden (opgave versnelling

landsdelen uit Toekomstbeeld OV) en een grotere regionale functie. Daarbij kijken we nadrukkelijk niet alleen naar Utrecht, maar ook naar Amersfoort als IC-knooppunt.

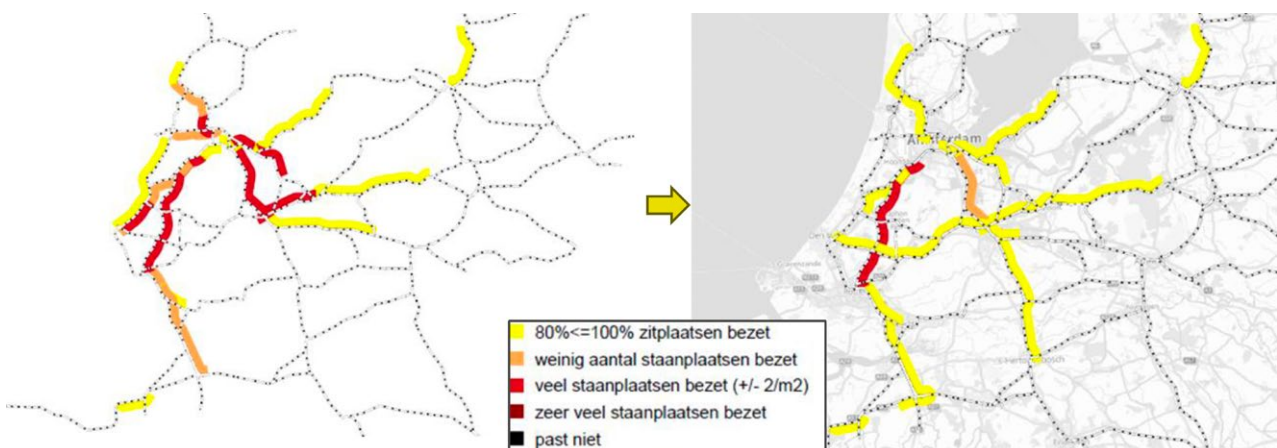
4.3.1 Voldoende capaciteit

De bestaande IC-verbindingen hebben al een hoge frequentie. In het Toekomstbeeld OV wordt gewerkt aan doorgroei naar 8 tot zelfs 12 Intercity's per uur. Een belangrijke eerste stap is om te komen tot een zogenaamde robuuste basis: een dienstregeling model dat zonder enorme infrastructuur investeringen kan worden ingevoerd. Daarmee moet het mogelijk zijn de verwachte capaciteitsproblemen op het spoor tot ongeveer 2035 op te lossen. We ondersteunen de noodzaak om voldoende capaciteit op Intercity-verbindingen te bieden, maar vragen ook aandacht voor hogere frequenties van Sprinters.

4.3.2 Snellere intercity's

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. Ook in Toekomstbeeld OV is versnelling tussen landsdelen opgenomen. Dat kan soms door minder stations onderweg aan te doen en door het mogelijk maken van hogere snelheden.

De snelste reistijd tussen Utrecht en Arnhem die nu 34 à 35 minuten bedraagt zou naar maximaal 30 minuten moeten gaan. Als er 8 Intercity's moeten gaan rijden kan een deel hiervan (twee tot vier) hier zonder tussenstops gaan rijden. Op termijn is een snelheidsverhoging op deeltrajecten 160 – 180 km/u wenselijk. Aandachtspunt hierbij is dat de tussengelegen stations zoals Ede-Wageningen, Veenendaal De Klomp en Driebergen-Zeist voldoende bediening krijgen.



Figuur 11 Knelpunten op het spoor bij 6 IC's (links) en 8 IC's (rechts).



Figuur 12 Impressie van nieuwbouw in het Beurskwartier (bron: www.CU2030.nl)

Tussen Amersfoort en Apeldoorn kan de reistijd enkele minuten korter worden door een hogere snelheid op de infrastructuur mogelijk te maken: een reistijd van rond de 20 minuten komt dan in zicht. ProRail studeert in het kader van versnellen van de IC-Berlijn op mogelijkheden om dit te realiseren.

Richting Gouda, Amsterdam en Den Bosch is het verhogen van maximum snelheden lastig door de slappe veengrond. In Toekomstbeeld OV wordt ervan uitgegaan dat er op termijn 8 Intercity's tussen Den Bosch en Utrecht in de drukste uren nodig zijn. In dit dienstregeling model rijden er daarvan 4 tussen Utrecht en Breda en 4 tussen Eindhoven en Utrecht. Wij steunen de wens om te komen tot een rechtstreekse Intercity tussen Utrecht en Breda, maar vragen ook aandacht voor behoud van voldoende treinen van en naar Eindhoven en verder.

4.3.3 Sneller rijden én vaker stoppen: Regio IC

De hogere frequentie die straks op meerdere trajecten nodig is biedt ook ruimte voor variatie in de bediening van het aantal stations. Zo kan een deel van de Intercity's met minder of zelfs zonder tussenstops tussen hoofdknooppunten rijden en een ander deel juist op meer tussengelegen stations stoppen. In Toekomstbeeld OV is

deze differentiatie ook al voorzien. Een nieuwe productnaam zoals Regio IC kan het verschil met de snellere Intercity duidelijk maken. De Regio IC kan dan bijvoorbeeld stations als Veenendaal de Klomp, Driebergen-Zeist, Leidsche Rijn, Woerden, Nijkerk, Harderwijk en Gouda bedienen.

4.3.4 Positie van Amersfoort in het IC-netwerk

Er zijn bij ons en bij de gemeente Amersfoort zorgen over de positie van Amersfoort als knooppunt in het landelijke spoorwagennet. 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. Voor de lange termijn zijn er ideeën om de IC's van Amsterdam naar Enschede en Berlijn via Zwolle te laten rijden. Als hiervoor gekozen wordt, kan dat effect hebben op de verbindingen vanuit Utrecht en Amersfoort naar Apeldoorn, Deventer en Twente. Een kwartierdienst tot Deventer is dan wellicht niet meer haalbaar. Tegelijk ontstaat er ook ruimte voor betere regionale verbindingen zoals een hogere frequentie of sneltrein richting Barneveld en Ede of 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 als uitwerking van de Mobiliteitsstrategie op te pakken binnen U Ned.

4.3.5 Ontwikkelen IC-knoppen

OV-knoppen vervullen een belangrijke functie in het netwerk. Daarom werken we aan het versterken van de knooppunten onder meer door woningbouw rondom knooppunten te situeren. Voor de ontwikkeling van OV-knooppunten werken we in de provincie Utrecht al samen met verschillende stakeholders. Voor de regio-poorten (zie paragraaf 4.4.4) doen we dit in U Ned verband en voor de overige knooppunten vanuit het provinciale uitvoeringsprogramma Multimodale knooppunten.

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. 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.

Utrecht Centraal

Utrecht Centraal is en blijft het belangrijkste OV-knooppunt in de regio en in de afgelopen jaren flink verbouwd. Het station 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 5.000 inwoners. In de Merwede Kanaalzone komen woningen voor 12.000 inwoners.

Omdat deze locatie op minder dan 10 minuten fietsen van het station en veel voorzieningen ligt, wordt dit een vrijwel autovrije wijk.

Ontwikkeling van meer internationale verbindingen versterkt de positie van Utrecht Centraal als internationale knoop en een gunstig vestigingsklimaat voor bedrijven. 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 meegroeien, zodat reizigers een comfortabele overstap houden. Knelpunten ontstaan vooral in de stationsomgeving door groei van het aantal bussen, trams en fietsers.

Ontwikkeling van ondergrondse traminfrastructuur kan helpen om op het maaiveld ruimte te houden voor het groeiende aantal voetgangers en fietsers in het gebied. In het MIRT is daarom realisatie van een deels ondergrondse, snellere tramverbinding tussen Nieuwegein en Utrecht opgenomen (Merwedelijn). De aanleg van de Merwedelijn is ingrijpend, zeker als er voor gekozen zou worden deze te koppelen aan een route onder de binnenstad door richting USP of verder. Deze eventueel toekomstige binnenstadsas, een verdere aanhaking van andere nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals de Merwede Kanaalzone, de A12-zone en mogelijk later in de toekomst ook Rijnenburg leiden tot meer reizigers die via Utrecht Centraal reizen.

Om de druk op Utrecht CS en de stationsomgeving te verlichten kijken we naar het afvangen van vervoer via andere IC-knoppen in en rondom de stad Utrecht. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om naadloze overstappen tussen modaliteiten, fietsenstallingen, P+R, toegankelijkheid van haltes, toegankelijke loopverbindingen tussen ov-haltes, beleving, sociale veiligheid en beschutting. Kortom: een comfortabele overstap mogelijk maken. Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn zijn stations die volgens ons deze IC-knoopfunctie zouden kunnen vervullen.

In het BO MIRT 2022 is afgesproken dat de regio de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een IC-station Koningsweg onderzoekt, in samenhang met het te ontwikkelen OV-netwerk (de verbinding naar USP, de A12-zone en Rijnenburg en de Binnenstadsas) en de ontsluiting van de geplande grote woningbouwlocaties langs dat ov-netwerk.

Amersfoort centraal

Amersfoort is het tweede grote spoorwegknooppunt in onze provincie. IC's van en naar de Randstad bieden er een veelgebruikte overstap van en naar het noorden en oosten en ook de IC-Berlijn heeft hier een tussenstop. In de spoorzone wordt woningbouw ontwikkeld. Het stationsplein wordt groener en ProRail bouwt de komende jaren een nieuwe ondergrondse stalling voor 5000 fietsen. De ambitie is om de knooppuntfunctie van Amersfoort te behouden en verder uit te bouwen (zie ook 4.3.4).



Figuur 13 Er is weinig ruimte voor inzet van extra Sprinters op de infrastructuur tot 2035.

4.4 Trein als ruggengraat van 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. Daarmee is naadloos reizen mogelijk, ook op verbindingen die een overstap vragen. Op de huidige infrastructuur is weinig ruimte voor extra Sprinters (figuur 15). Ook in de herijking van het Toekomstbeeld OV wordt de nadruk meer gelegd op benutten van wat er al is: er is de komende jaren geen zicht op grootschalige uitbreidingen van de infrastructuur. De huidige gewijzigde vervoervraag maakt ook dat meer treinen laten rijden op korte termijn lastig is. Tegelijk komen er vele woningen bij en wordt het op het wegennet ook steeds voller. De capaciteit en kwaliteit van de trein moet daarom wel kunnen meegroeien.

4.4.1 Doen wat mogelijk is op huidige infrastructuur

We willen de focus tot 2035 leggen op verbeteringen die op de bestaande infrastructuur mogelijk zijn of die met kleine aanpassingen haalbaar zijn:

- meer (6 – 8) Sprinters per uur tussen Woerden en Houten Castellum: voor een robuuste exploitatie is waarschijnlijk een extra keerspoor nodig;
- bediening Leidsche Rijn met treindienst Leiden - Utrecht;
- betere tijddigging van Sprinters tussen Veenendaal en Breukelen (kwartierdienst),
- hogere frequentie Breukelen – Utrecht – Driebergen-Zeist (4 – 6 keer per uur); vergt mogelijk benutten van een goederenpad in Breukelen;
- betere treinverbindingen van Harderwijk en Regio Amersfoort naar Utrecht: (4 – 6 keer per uur vanaf Harderwijk, 6 – 8 keer per uur tussen Amersfoort en Utrecht);
- kwartierdienst vanuit Deventer en Apeldoorn naar Amersfoort, ook in de daluren;
- optimalisatie van de dienstregeling tussen Amersfoort en Amsterdam (nadelen OV-SAAL verminderen);
- Uurdienst Intercity / ICE Amsterdam - Utrecht - Arnhem - Duitsland (Duisburg / Düsseldorf of Keulen).

Het OV-netwerkperspectief noemt ook meer Sprinters naar Veenendaal als ambitie. Maar dat lijkt op de huidige infrastructuur niet mogelijk. We willen die ambitie voor de langere termijn wel vasthouden. Voor de kortere termijn is het gewenst dat hier doordeweeks weer elk kwartier een Sprinter gaat rijden.

4.4.2 Uitbouw naar MetroSprinter

De huidige mobiliteitsopgaven en de ontwikkeling van de woningbouw vereisen op termijn een nieuwe stap in de ontwikkeling van de Sprinters. De Sprinter is onderdeel van de hoofdrailnetconcessie (HRN). Volgens de berekeningen uit de IMA en uit de mobiliteitsanalyse van de 17 Novex gebieden blijkt dat het aantal reizigers op de meeste trajecten vervoerd kan worden als de Sprinters op maximale lengte rijden. Wij vinden het belangrijk dat de frequentie meegroeit met de toename van het vervoer en niet alleen wordt opgevangen door inzet van langere treinen. Voor de langere termijn zien we daarom een doorgroei naar een Sprinter netwerk met hoge frequenties en korte halteertijden. Daarom spreken we van MetroSprinter. Dat biedt de reiziger veel meer kwaliteit. Voor een aantrekkelijk regionaal vervoerssysteem zien wij als minimum vier, op drukker lijnen zetten we in op zes tot acht keer per uur een trein, tenminste van maandag tot en met donderdag in de spits en elk kwartier in de overige periodes.

In onderstaande tabel uit het OV-Netwerkperspectief is per regio weergegeven wat de ambities zijn om ervoor te zorgen dat de trein kan uitgroeien tot de ruggengraat van ons OV.

Het is bij de Sprinters moeilijk om een kostendekkende exploitatie te bereiken. Verzoeken om exploitatiebijdragen hebben we in het verleden afgewezen. Dat is in lijn met het coalitieakkoord waarin is aangegeven dat het de verantwoordelijkheid van het Rijk is om de hoofdinfrastructuur op orde te houden. Dat geldt ook voor de Sprinters die onder de hoofdrailnetconcessie van NS rijden. Het is de taak van de concessieverlener om een balans te vinden tussen maatschappelijk belang en exploitatie. Wij vinden dat er meer aandacht uit moet gaan naar het maatschappelijk belang van de Sprinters. Daar vragen we nu al aandacht voor en dat blijven we doen.

4.4.3 Meer eigen infrastructuur voor regionale opgaven

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. De capaciteit neemt daardoor toe en de kwaliteit verbetert.

Ruimtelijk gezien kan uitbreiding van het aantal sporen 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 kansen biedt voor een betere dienstregeling en meer robuustheid. 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 drie- of viersporigheid tussen Utrecht en Driebergen-Zeist profiteren bijvoorbeeld zowel Intercity's en internationale treinen als regionale treinen. We zien aanleg van railinfrastructuur hoofdzakelijk als opgave voor het Rijk en ProRail.

In Zuid-Holland werken NS, ProRail en de provincie Zuid-Holland 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 bijvoorbeeld tussen Woerden en Houten Castellum ook het geval is.

	Regio U10	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
	Nieuw Sprinterstation Maartensdijk	Optimalisatie Amersfoort - Amsterdam	Nieuw Sprinterstation Veenendaal Zuid / Rhenen Noord
	Opwaarderen Sprinterstation Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg naar IC-knoop		

4.4.4 Overstap op trein makkelijker maken

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 (Lekbrug) 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.

In U Ned verband wordt hard gewerkt aan realisatie van Regiopoorten. Dat maakt de trein en het regionaal OV voor meer mensen aantrekkelijker en leidt tot een forse groei van het aantal reizigers. Het is daarom belangrijk dat de capaciteit en kwaliteit 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. Uitbreiden van capaciteit is dus nodig in lijn met de ontwikkeling van de Regiopoorten.

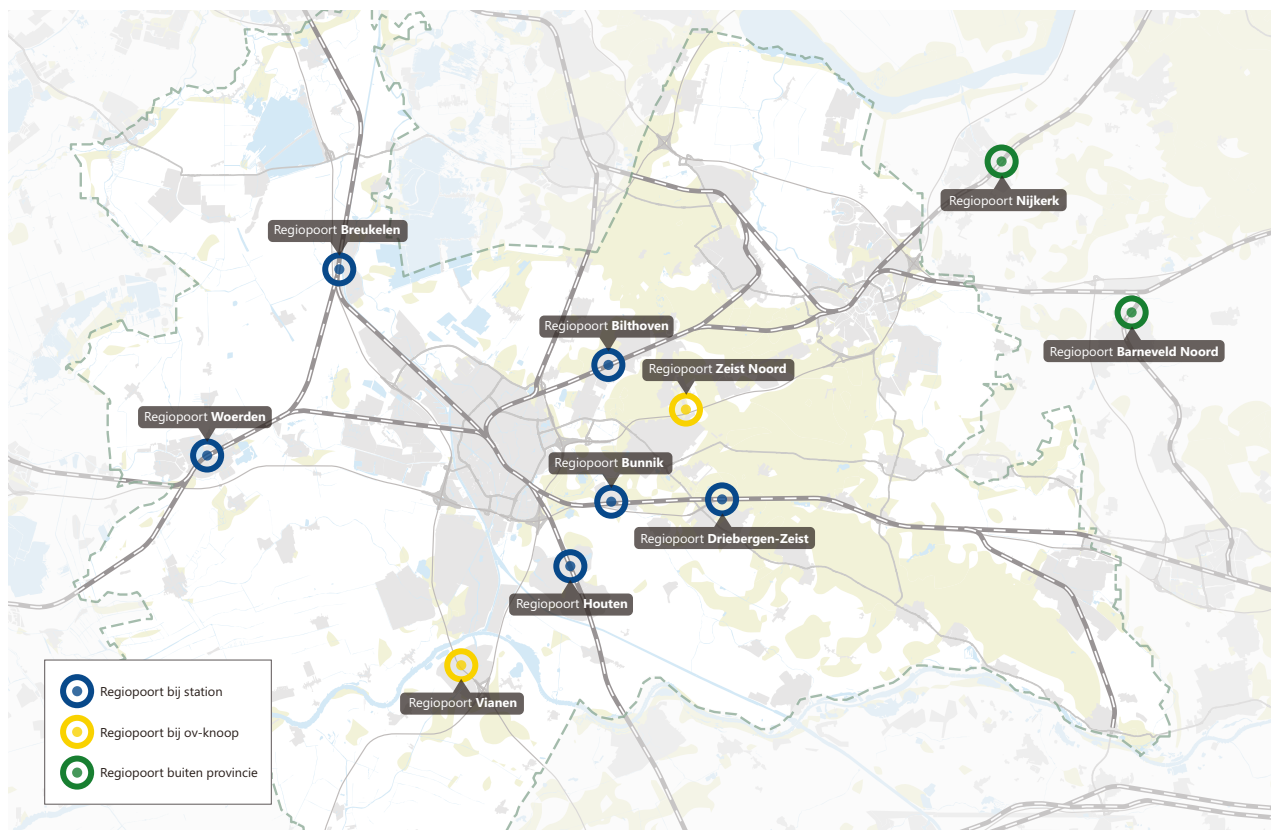
Beleidsuitwerking P+R

Wij hebben de ambitie om als provincie de komende decennia fors te investeren in een schaa sprong van het OV-systeem en fietsnetwerk. De primaire verantwoordelijkheid voor de financiering van de realisatie, uitbreiding, verbetering en exploitatie van de P+R-voorzieningen zien we vooral bij gemeenten en/of private partijen, waarbij we als provincie subsidies verlenen voor studie en realisatie. In relatie tot het spoor zien we mogelijkheden voor P+R op de volgende plaatsen:

Er loopt hiervoor een apart programma. Daarom zijn er in de spooragenda geen verdere acties voor opgenomen.

4.4.5 Nieuwe stations kritisch bezien

Nieuwe stations kunnen wenselijk zijn in relatie met ruimtelijke ontwikkelingen. Nieuwe stations op tweesporige baanvakken zorgen er echter ook voor dat Intercity's en Sprinters elkaar nog meer in de weg rijden. Daarom willen we kritisch zijn op nieuwe stations. In eerdere plannen is ingezet op veel extra stations. Een groot aantal daarvan is ook gerealiseerd. Een aantal nog niet, zoals Woerden Molenvliet, Utrecht Majella, Lage Weide, Amersfoort De Hoef, Veenendaal Zuid, Maartensdijk en Harmelen. De realisatie van Woerden Molenvliet, Utrecht Majella en Lage Weide streven we niet langer na. De komende jaren willen we nader onderzoek doen naar realisatie van de volgende stations:



Figuur 14 Kaartbeeld Regiopoorten (bron: Regiopoorten notitie bevindingen en afspraken, 21 oktober 2022)

Regio U16	Regio Amersfoort	Regio Foodvalley
Inpassing P+R Regiopoort Breukelen	Uitbreiding P+R Barneveld-Noord	Uitbreiding (en inpassing) P+R Veenendaal-De Klomp
Inpassing P+R Regiopoort Woerden	Inpassing P+R Metropoolpoort Amersfoort Centraal	Inpassing P+R Veenendaal- Centrum
Inpassing P+R Regiopoort De Bilt/ Bilthoven	Inpassing P+R Metropoolpoort Amersfoort-Schothorst	Inpassing P+R Veenendaal-West
	Inpassing P+R Regiopoort Nijkerk	Inpassing P+R Rhenen
	Inpassing P+R Regiopoort Barneveld	
	Inpassing P+R Hoevelaken	

- Utrecht Koningsweg (IC- of Sprinterstation)
- Station Maartensdijk (in samenhang met een P+R knoop A27 en station Hollandsche Rading);
- Station Veenendaal Zuid / Rhenen Noord (in samenhang woningbouw hier);
- Leerdam Broekgraaf;

4.4.6 Andere routes voor goederenvervoer

Op dit moment lopen er meerdere goederenroutes per spoor door onze provincie. Op termijn willen we toe naar routes die buiten hoog stedelijk gebied om lopen. Enerzijds vanwege de overlast en risico's die goederentreinen veroorzaken in stedelijk gebied en anderzijds vanwege de beperkingen die goederentreinen opleveren voor het laten rijden van meer reizigerstreinen.

Er zijn zorgen over de toename van het goederenvervoer in relatie tot omgevingshinder door trillingen en externe veiligheid. Met name een mogelijke toename van ammoniaktreinen (vanwege het transport van waterstof) vinden we zorgelijk. We willen een stevige lobby gaan voeren bij het Rijk om het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor en water door en langs stedelijk gebied zoveel mogelijk te voorkomen. Verder willen we bezien welke maatregelen nodig zijn om woningbouwplannen in de directe nabijheid van het spoor zo te kunnen uitvoeren dat hier veilig en zonder (trillings)hinder gewoon kan worden. Het toenemende spoorgoederenvervoer door de provincie staat mogelijk 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 zodat woningbouw nabij het spoor veilig en verantwoord is. Ook de keuze voor andere routes die minder omgevingshinder hebben kan hieraan bijdragen.

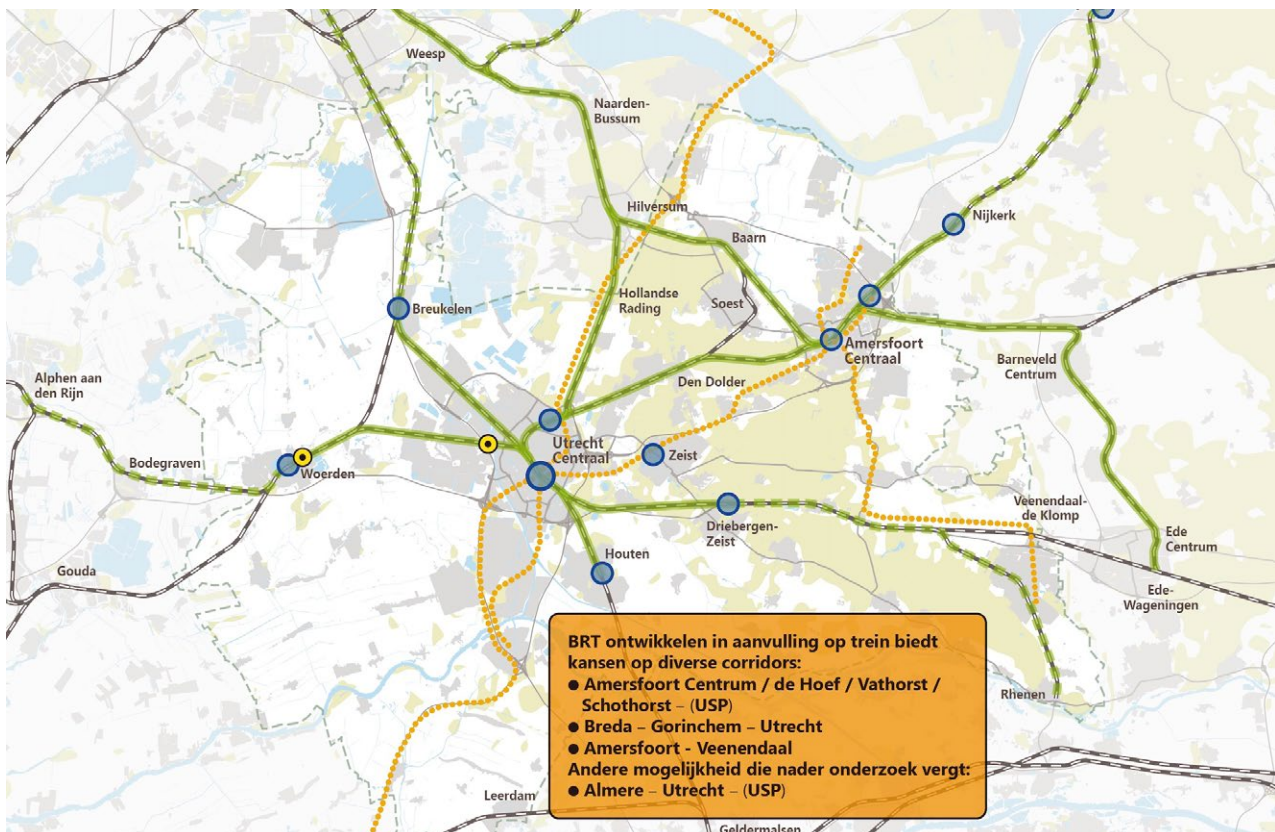
In toekomstbeeld OV is geconcludeerd dat een goederenroutering via de Betuweroute een voorwaarde is voor het oplossen van capaciteitsknelpunten op het spoor en een beter treinvervoer in de Randstad waaronder Rotterdam – Utrecht. Dat onderschrijven we en daarom zien wij graag dat het goederenvervoer richting Noord-oost-Europa op termijn een andere route krijgt. De

nadere afweging moet plaatsvinden in de studie Goederencorridor Noordoost-Europa (GNOE), die het Rijk wil uitvoeren. Doordat er nu door het Rijk voor gekozen is eerst opnieuw te gaan studeren op nut en noodzaak van maatregelen op deze corridor is onduidelijk of en wanneer oplossingsrichtingen bestudeerd zullen worden. In elk geval zal het nog zeker enkele jaren duren tot er keuzes gemaakt kunnen worden. 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 op korte termijn extra ruimte voor reizigerstreinen ontstaan tussen Breukelen en Utrecht en op de Gooilijn.

4.5 Ontwikkeling van bus rapid transport (BRT)

Bus Rapid Transit 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 landelijke programma Toekomstbeeld OV 2040. Hierin wordt dit systeem in de Nederlandse situatie beschreven en wordt geschetst hoe dit aanvullend op bestaande mobiliteitsstelsel een belangrijke rol kan spelen. Het manifest omschrijft principes en kansen en er is inmiddels een landelijke actie-agenda BRT. De BRT-infrastructuur moet een betrouwbare en comfortabele reis mogelijk maken.

BRT vraagt om een kwaliteitssprong die verder gaat dan de transitie van regulier OV naar HOV. Regionaal zetten we stappen op weg naar een regionale vorm van BRT door zware corridors op middellange afstand als U-liner te gaan ontwikkelen. Naast regionale BRT U-liner corridors zijn er een aantal corridors die op langere afstand ook gebruik maken van het hoofd(snel)wegenet. Een voorbeeld hiervan is de (BRT)corridor Breda-Gorinchem-Utrecht. De transitie naar BRT is ingrijpend, ondanks dat de realisatie ervan sneller en goedkoper is dan de realisatie van railinfrastructuur. BRT in zijn ultieme vorm is door de grote investeringen en hoge frequentie alleen haalbaar bij grote aantallen reizigers. Wij zien BRT dan ook als een stip op de



Figuur 15 Mogelijke BRT-verbindingen (bron OV Netwerkperspectief).

horizon: door te investeren in het verbeteren van bestaande (H)OV-verbindingen zetten we stappen naar de ontwikkeling van BRT. Het principe dat we hanteren is hink-stap-sprong: eerst kleine verbeteringen waar mogelijk, dan een grote stap zetten met meer infrastructuur en tot slot een grote kwaliteitssprong.

BRT in aanvulling op de trein

Het spoor blijft het eerstaangewezen systeem voor het vervoer van grote reizigersstromen. BRT kan bijvoorbeeld in de vorm van U-liners hierop een noodzakelijke aanvulling zijn voor op te waarden OV-verbindingen, waar:

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

Doorontwikkeling van U-liners kan door in te zetten op meer eigen infrastructuur waaronder P+R locaties om de overstap van auto naar OV te versterken. BRT vergt een mix van verschillende reizigers: forenzen, studenten/scholieren, recreatieve reizigers. Alleen dan zijn er voldoende reizigers op alle tijdstippen van de dag en dagen van de week voor de gewenste hoge frequentie. We willen ons daarbij vooral richten op verbindingen die aanvullend zijn op het spoor en met voldoende vervoer. Daarbij is het gemakkelijker om te beginnen op corridors waar al (veel) bussen rijden. Immers: de extra exploitatiebijdragen zullen dan beperkter zijn. Door een combinatie van versnelling en aantrekken van meer reizigers streven we naar een systeem met een hoge kostendek-

kingsgraad. Figuur 18 toont 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 dan niet gauw over van een overvolle trein naar de bus. Daarom willen we vooral mikken op busverbindingen die andere, belangrijke bestemmingen bedienen dan de trein. Een goed voorbeeld daarvan is Amersfoort - Utrecht Science Park (USP). Er wordt reeds onderzoek gedaan naar de verbinding Breda - Gorinchem - Utrecht. Verbindingen die we nog willen onderzoeken zijn: Amersfoort - USP - Nieuwegein - Vianen, Almere - Huizen - Utrecht, Amersfoort - Hilversum en Amersfoort - Veenendaal (zie figuur 18).

4.6 Meer samenwerking en meer invloed

Momenteel werken we al in tal van werkgroepen en overleggen samen. We opteren voor een projectmatige samenwerking met alle betrokken partijen vanaf de start van railinfraprojecten (ProRail) en dienstregeling (NS). Onze provinciale wensen moeten daarbij beter herkenbaar terugkomen in de onderzoeken naar 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 kenbaar maken van onze ambities helpt om deze keuzes te beïnvloeden en zo onze invloed te vergroten. Ook het beschikbaar stellen van financiële bijdragen kan hierbij nodig zijn om ambities te kunnen verwezenlijken. We vinden daarnaast een intensievere samenwerking wat betreft netwerkontwikkeling en marketing en meer invloed op de dienstregeling van de trein belangrijk. Daarom willen we komen tot een gezamenlijk ontwikkelplan.

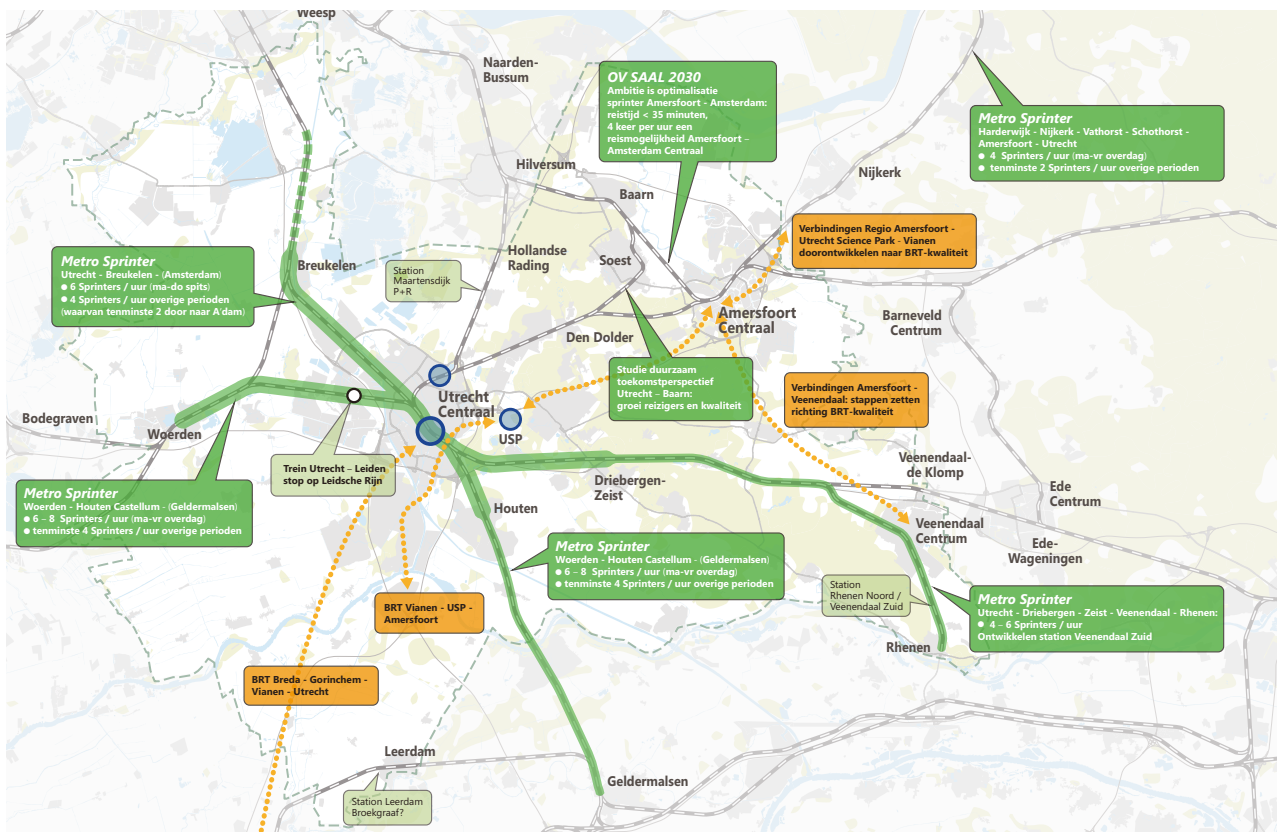
4.6.1. Gezamenlijk ontwikkelplan dienstregeling

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 (zie paragraaf 5.2.3). Deze bespreken we in ons reguliere overleg met de spoorsector en het Ministerie van IenW. Dat moet leiden tot een gezamenlijk commitment aan de ontwikkeling van de dienstregeling.

4.6.2 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 Covid-pandemie is er meer landelijke samenwerking tussen vervoerders om reizigers te informeren en terug te winnen. De ervaringen met de afgeschaalde NS-dienstregeling in 2022 laten zien dat het om het totale ov systeem moet gaan: minder reizigers namen de bus of tram doordat er minder treinen reden. En die treinen waren ook niet goed zijn afgestemd op de regionale OV-dienstregeling. Goede bereikbaarheid voor iedereen betekent ook dat de afstemming van dienstregelingen, reisproducten, marketing en communicatie beter moeten. Wij zien dat ook NS is zich steeds meer bewust is 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, comfortabele overstappen wanneer rechtstreekse verbindingen niet mogelijk zijn, afgestemde vertrektijden en een geïntegreerd tarief.



Figuur 16 Ambities voor Sprinter en BRT tot 2035.

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. We zien als eerste stap hiervoor een halfjaarlijks operationeel overleg waarbij afgestemd wordt over de vervoerplannen en dienstregelingen van decentrale OV-autoriteiten, regionale vervoerders en NS.

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. Het invoeren van een hoger spitstarief voor de trein bezien we kritisch: het kan nodig zijn voor het afvlakken van de drukste spitsen, maar moet wat ons betreft terughoudend worden toegepast. Ook de realisatie van Regio-poorten draagt bij aan versterking van het OV-netwerk.

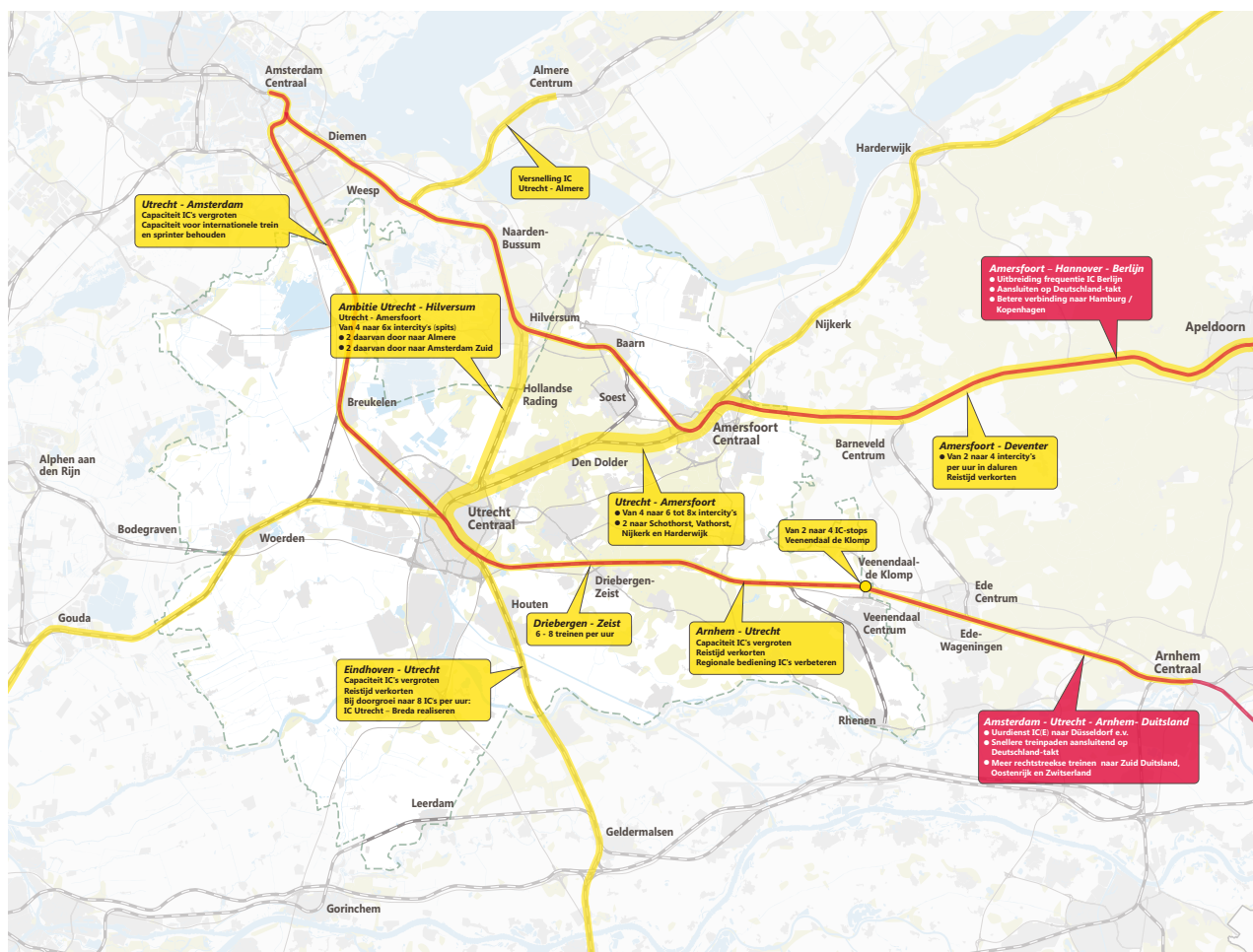
Om dit te bereiken streven we naar een intensievere en meer integrale samenwerking met:

- de concessiehouder van het hoofdrailnet (NS);
- de concessiehouder van de MerwedeLingelijn (QBuzz);
- de concessiehouder van de Valleilijn (vanaf 10 december 2023 Keolis);
- de concessiehouders van het regionaal OV in de provincie Utrecht (Syntus en QBuzz);

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

4.7 Onze ambities tot 2035 in kaart

In figuren 16 en 17 hebben we onze ambities voor de periode tot 2035 in kaart gebracht.



Figuur 17 Ambities voor Intercity en internationaal vervoer tot 2035.



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 beslissing informatie 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 prioriteit.

In paragraaf 5.2 lichten we kort toe welke overkoepelende studies er lopen of welke we willen starten. We beschrijven onze ambities, oplossingsrichtingen en aandachtspunten die we hierin meegeven.

In paragraaf 5.3. hebben we de actieagenda per corridor uitgewerkt. Hierin geven we per corridor een korte toelichting op de oplossingsrichtingen die we in de komende jaren willen onderzoeken om te komen tot keuzes en resultaten. Er zijn ook oplossingsrichtingen die niet specifiek betrekking hebben op een corridor, maar meer algemeen zijn. Deze zijn apart benoemd.

5.2 Actieagenda algemeen

5.2.1 Lopende studies toekomstbeeld OV

Samen met provincies, vervoerregio's, een aantal grotere gemeenten, ProRail en vervoerders heeft het Rijk in de ontwikkelagenda de keuzes 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 bijdragen aan de klimaat- en milieupgaven. Eerst moet de basis op orde komen: doorgroei van hoogfrequent spoorvervoer is hierbij een belangrijk aspect, net als keuzes voor goederenroute-

ring. Hierin willen we onze ambities inbrengen in lijn met de thema's die hierin zijn uitgewerkt:

1. een hoogfrequente stedenring en snellere IC's -> capaciteit en vaker rijden
2. versnellen naar de landsdelen -> kortere reistijden IC's
3. internationaal verbinden -> vaker rijden naar Duitsland, op termijn ook sneller
4. OV in hoogstedelijk gebied -> uitwerking regionaal OV (OV-netwerkperspectief)
5. hoogwaardig OV in en tussen de regio's -> MetroSprinter, nieuwe stations, BRT

Herijking Toekomstbeeld OV

Het Toekomstbeeld OV is opgesteld voor de Covid-pandemie. Daarom is en wordt er gewerkt aan een herijking van het toekomstbeeld OV. De mobiliteit is onder invloed van thuiswerken ingrijpend veranderd. De vervoervraag is gedaald, maar de spitsen keren langzaam terug en zijn op dinsdag en donderdag al bijna net zo druk als voor de Covid-pandemie. Een deel van de reizigers blijft echter structureel weg. De verwachting is dat het aantal reizigers uit de gemaakte mobiliteitsprognoses pas 5 tot 7 jaar later wordt bereikt.

Onze aandachtspunten zijn: zorgen voor goed afgestemde patroontijden bij NS en regionaal ov zodat er een efficiënt en klantgericht integraal netwerk ontstaat

Menukaart Robuuste Basis

In de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 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 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. Vervoergroei in de Sprinters moet zich bij voorkeur vertalen in hogere frequenties en niet in inzet van langere treinen. Zo wordt de kwaliteit van de Sprinter voor de reiziger namelijk beter.

Aandachtspunten zijn: zoeken naar maatwerk voor voldoende capaciteit voor Intercity's en betere kwaliteit voor regionale verbindingen met Sprinters

Goederenvervoer routing Rotterdam - Noordoost-Europa (GNOE)

In deze studie van het Rijk wordt de nut en noodzaak onderzocht. Daarbij gaat het vooral om inventariseren van verwachte ontwikkelingen en duiden van knelpunten. Afhankelijk van de uitkomsten zal hierna in

een nieuwe studie gekeken worden naar oplossingsrichtingen om het goederenvervoer per spoor tussen Rotterdam en Noord-Duitsland in de toekomst af te wikkelen. Pas in die vervolgstudie zullen ook nieuwe routes via de Betuwelijn en uitbouw van bestaande verbindingen richting Duitsland worden gezien. De uitkomst van GNOE bepaalt ook in hoeverre er ruimte komt voor extra reizigerstreinen op de Gooilijn, bij Breukelen en rondom Amersfoort, zoals we graag willen. Nieuwe routes zijn echter niet makkelijk en leiden in sommige gevallen tot zeer hoge investeringen en hebben grote impact op de omgeving. De uitkomst staat dan ook zeker niet vast.

Hierin brengen we onze ambitie om goederentreinen zoveel mogelijk buiten hoogstedelijk gebied te laten rijden of in elk geval zo min mogelijk omgevingshinder te veroorzaken in

5.2.2 Lopende studies U NED

U Ned programmalijn

In de aanpak voor 2030 is voorgesteld de frequentie van de Sprinter tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort te verhogen. NS en ProRail zijn hierbij aangehaakt en NS heeft aangegeven dit voorstel te steunen.

Spoorbereikbaarheid Amersfoort

De (inter)nationale en regionale bereikbaarheid van het spoor in Amersfoort is van groot belang voor de verstedelijkingsstrategie van Regio Amersfoort. Wij vinden het essentieel dat Amersfoort een hoogwaardige knoop blijft voor IC-verbindingen. 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 zelfs aanleg van de Lelylijn effect hebben op het ontwikkelingsperspectief voor de verbinding van Amersfoort naar Zwolle. En kan een gewijzigde route van de Intercity tussen Twente en Amsterdam via Zwolle ook 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 Ned. Dit onderzoek pakken U Ned-partners op als multimodale uitwerking van de mobiliteitsstrategie.

Hierin brengen we onze ambities voor frequentere Sprinters, een Regio-IC naar Harderwijk, snellere Intercity's en frequenter internationaal vervoer in

MIRT-verkenning OV en Wonen

De dubbele rol van Utrecht Centraal als draaischijf voor het landelijke spoorwegnetwerk en als centraal knooppunt in het stedelijk en regionale vervoersnetwerk brengt diverse opgaven met zich mee die hoge prioriteit hebben. Utrecht CS en omgeving is al zwaar belast en met groeiende vervoersstromen mede ook door ruimtelijke ontwikkelingen (onder andere forse programmering woningbouw) neemt deze belasting verder toe. Een van onze belangrijkste opgaven is een overbelasting rond Utrecht CS te voorkomen. Dit is onder andere belegd in de lopende MIRT-verkenning OV&wonen (onder andere een deels ondergrondse Merwedelijn wordt hierin meegenomen). 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 belangrijke knooppunt.

Hierin brengen we onze ideeën over de netwerk-ontwikkeling en routes die verbindingen buiten Utrecht Centraal om mogelijk maken in

Regiopoorten

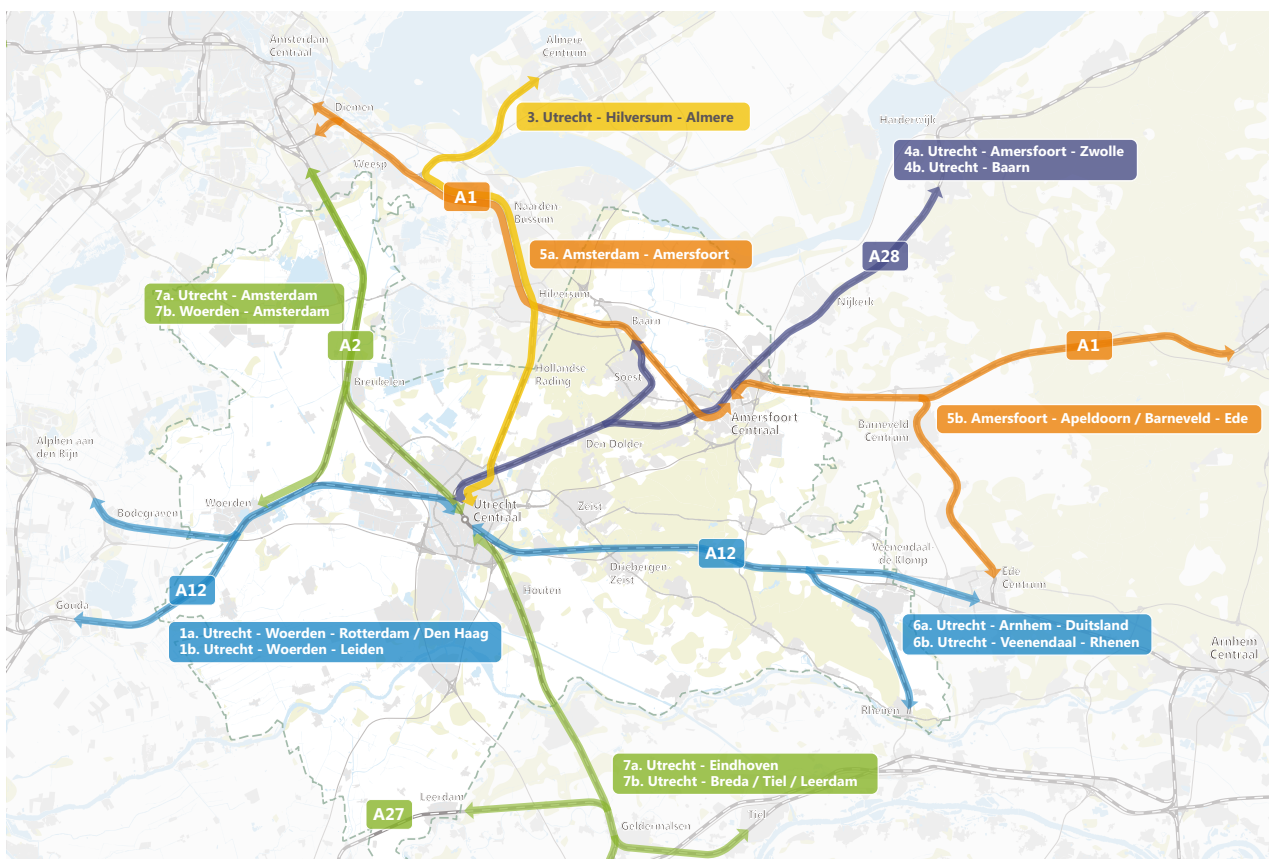
Gelet op de grote verwevenheid van de opgaven in de regio Amersfoort, de stad Amersfoort en de metropoolregio Utrecht zijn de opgaven in de regio Amersfoort integraal opgenomen in U Ned, Rijk en regio werken gezamenlijk aan het groeiperspectief voor de regiopoorten. Dit perspectief wordt per regiopoort uitgewerkt en vormt een basis voor lokale planproducten. Het moet leiden tot een samenhangend pakket aan investeringen om richting 2040 de regiopoorten de groei van de regio in woningen, arbeidsplaatsen, groen en energie zo duurzaam mogelijk te laten accommoderen. Hierbij wordt ook gekeken naar de multimodale overstapotentie van (hoofdwegen)hubs in combinatie met nieuwe vervoerconcepten, zoals BRT. Vervolgstappen zullen inclusief het benoemen en invullen van randvoorwaarden in volgende BO MIRTs worden geagendeerd.

Hierin brengen we zowel ons ruimtelijk als mobiliteitsbeleid voor ontwikkeling van het spoorvervoer in

5.2.3 Nieuwe studies provincie

Ontwikkelplan integraal ov-netwerk met tarief-integratie opstellen -> korte termijn tot 2035

Met gebruikmaking van de uitkomsten van de herijking Toekomstbeeld OV willen we, samen met de vervoerders, bepalen hoe het netwerk op de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk blijft aansluiten bij de regionale ontwikkeling en het optimaal faciliteren van de reiziger. Het gaat hierbij om het organiseren van 'vanzelfsprekend reizen' in de breedste zin van het woord: reizen zonder spoorboekje, eenzelfde tarief onafhankelijk van de modaliteit, naadloos overstappen en geïntegreerde reisinformatie. Spoor en regionaal ov zijn nu nog te veel gescheiden werelden. Met de partners in het



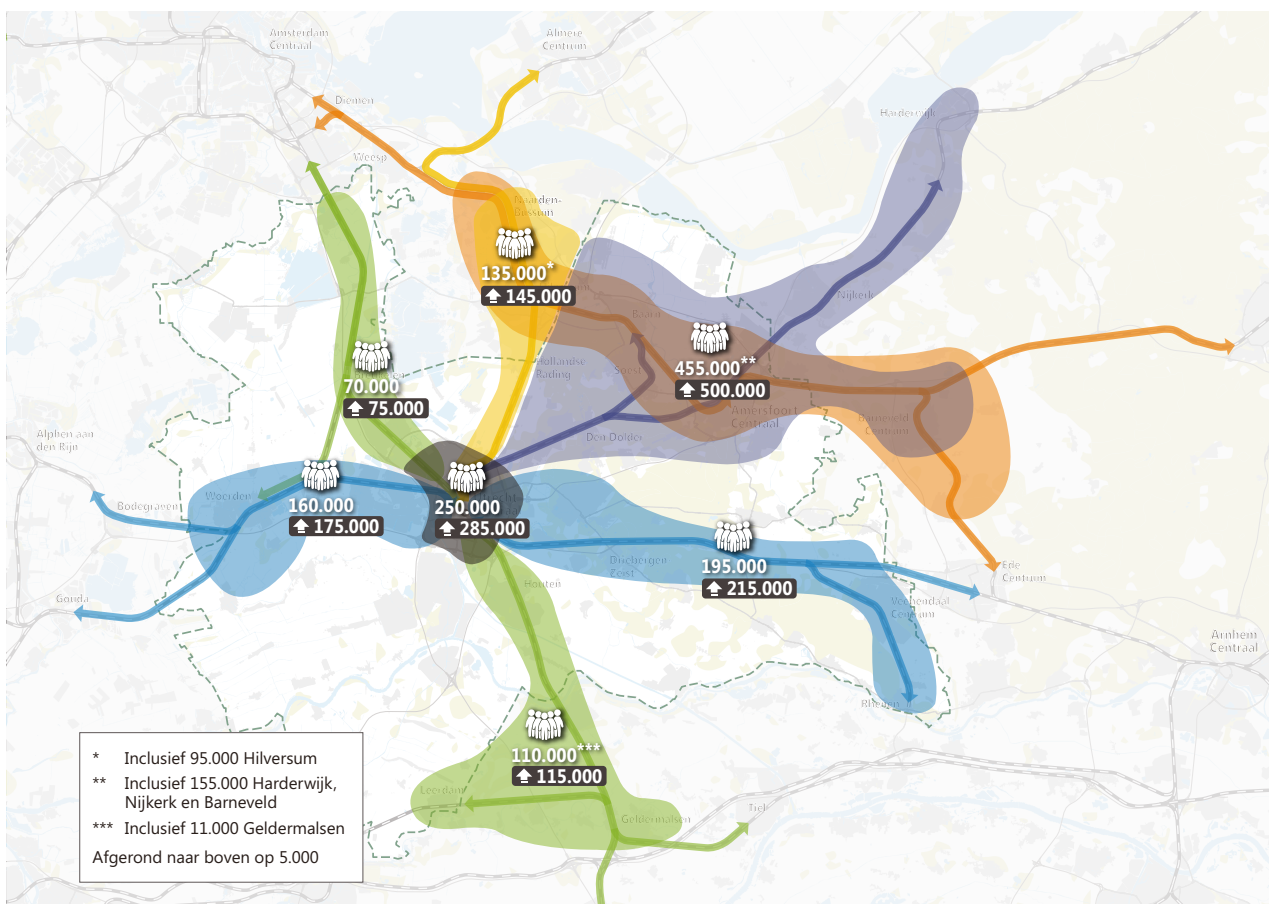
Figuur 18 Gebruikte indeling in corridors

regionaal OV gezien we welke optimalisatieslagen nog te maken zijn, inclusief mogelijkheden voor een betere tariefintegratie. Wij zijn groot voorstander van betaalbaar ov en tariefintegratie in het belang van de reiziger.

Het nieuwe tarievenkader waarbij het Rijk NS wil toestaan meer gedifferentieerde tarieven met hogere tarieven in de spitsuren en lagere in de daluren zullen we kritisch volgen. Het OV en dus ook de trein moet aantrekkelijk en betaalbaar blijven. Het resultaat willen we in een overeenkomst met partijen vastleggen (bestuursconvenant) en vervolgens realiseren.

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
0.1	Doen wat mogelijk is op de huidige infrastructuur	Ontwikkelplan integraal OV-netwerk met tariefintegratie,	Aantrekkelijkere regionale verbindingen; ontsluiting van Regiopoorten, betere tijdligging Sprinters, mitigeren nadelen OV-SAAL, uurdienst naar Duitsland	Provincie/ NS/ ProRail (Roadmap NS, TBOV, U Ned)	ja	nee	2024 - 2030
0.2	Uitbouw Sprinter tot Metro Sprinter	Ontwikkelplan voor doorontwikkeling van Sprinters naar een frequenter en attractiever netwerk inclusief infrastructuur voor regionale opgaven	Inzicht in de mogelijkheden om op termijn te komen tot een frequent Sprinter netwerk, inclusief keuzes voor eventuele nieuwe stations	Provincie/ NS/ ProRail	nee	nee	2025

Tabel 0 Studies algemeen, nieuw



Figuur 19 Indicatief aantal inwoners en groei tot 2030 per spoorcorridor

Ontwikkelplan voor doorontwikkeling Sprinter naar Metro Sprinter -> lange termijn

Ontwikkelplan voor doorontwikkeling van Sprinters naar een frequenter en attractiever netwerk, passend bij de regionale opgeven en met meer eigen infrastructuur waar nodig, gewenst en mogelijk. Inclusief keuzes voor eventuele stations.

corridor is een goede tweede. De centrale stad Utrecht is niet aan een van de corridors toegerekend. De aantallen zijn naar boven afgerond op 5.000 inwoners. De grote woningbouwopgaven binnen Utrecht, regio-poorten, regio Amersfoort en Foodvalley maken dat dit aantal de komende jaren vooral daar zal toenemen. Los daarvan zijn er op het spoor opgaven om de capaciteit op voldoende niveau te houden of te brengen.

5.3 Actieagenda per corridor

In onderstaande paragrafen beschrijven we per corridor oplossingsrichtingen en bouwstenen die we in de komende jaren willen oppakken. Voor de oplossingsrichtingen op corridorniveau is vaak een multimodale aanpak noodzakelijk. In de spooragenda beperken we ons echter vooral tot het beschrijven van het perspectief vanuit het spoorvervoer. Voor de corridors zijn we uitgegaan van de indeling zoals opgenomen in figuur 19. Daarnaast zijn er enkele overkoepelende bouwstenen die niet specifiek aan een corridor zijn toe te wijzen.

In de volgende paragrafen worden de opgaven, producten, resultaten per corridor nader toegelicht. Ook is aangegeven wie trekker is of moet worden, is een prioritering aangegeven en een richtjaar voor de start van een studie. Actuele ontwikkelingen kunnen er overigens toe leiden dat prioritering in de toekomst moet wijzigen. De betekenis van de kleurcodering in de tabellen is: lichtgroen: provincie is initiatiefnemer / trekker, lichtblauw: andere partij is trekker, lichtgeel: NS is trekker. Naast de kleurcodering wordt de trekker ook gewoon in de tabel benoemd.

In bovenstaande figuur is het huidige aantal inwoners langs de corridors en is indicatief weergegeven hoe dat tot 2030 groeit. De A28 corridor met regio Amersfoort tot Harderwijk kent het meeste inwoners. De A12-

5.3.1 Utrecht - Woerden - Leiden | Rotterdam | Den Haag

Op deze corridor rijden Intercity's naar Den Haag en Rotterdam en Sprinters naar Leiden en Den Haag. Op deze corridor liggen binnen de provincie 4 stations: Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Terwijde, Vleuten en Woerden. Het traject is viersporig tot Woerden. Op deze corridor ligt Regiopoort Woerden.

Eerder is gestudeerd op een nieuw station Molenvliet. Dit is opgegeven ten gunste van een ontwikkeling van het huidige station Woerden tot regiopoort.

Lopende studies op deze corridor

Knooppunt Leidsche Rijn versterken (gemeente Utrecht en NS)

Utrecht werkt aan betere beschutting, comfort en toegankelijkheid van het knooppunt Utrecht Leidsche Rijn.

Voor de kortere termijn maakt een stop van de treindienst Leiden – Utrecht in Leidsche Rijn dit OV-knooppunt krachtiger. NS werkt aan een voorstel daarvoor en heeft het voornemen dit in de dienstregeling 2025 op te nemen.

In tabel 1a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

Onderzoek realisatie metrokwaliteit

Sprinter Woerden - Utrecht - Houten Castellum

Hoe en wanneer bereiken we een frequente treindienst (8-6-4 keer per uur) die goed verknoopt is met het regionaal ov op deze corridor?

Onderzoek vergroten capaciteit, kwaliteit, robuustheid en verkorten van de reistijd tussen Utrecht, Leidsche Rijn en Rotterdam / Den Haag

Leidsche Rijn is een groot stadsdeel met meer dan 80.000 inwoners. Het stadsdeel ligt grotendeels buiten

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
1.1	Knooppunt Leidsche Rijn versterken	Voorstel voor verbetering knoop, beschutting, comfort en toegankelijkheid	Aantrekkelijker overstappunt	Provincie – programma Multimodale knooppunten	ja	ja	2023 - 2024
1.2	Leidsche Rijn ook bedienen met treinverbinding Leiden – Utrecht	Voorstel van NS voor bediening van Leidsche Rijn met treinverbinding Leiden - Utrecht	Aantrekkelijker treinverbinding	Dienstregeling overleg met NS Reizigers	ja	ja	2024

Tabel 1a Studies lopend corridor 1

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
1.3	Betere treinverbindingen tussen Woerden, Leidsche Rijn en Utrecht	Metrokwaliteit Sprinter (8-6-4 keer per uur) Woerden - Utrecht - Houten Castellum	Aantrekkelijkere regionale verbindingen, ontsluiting van Regiopoorten.	Ontwikkelplan dienstregeling Provincie / NS / ProRail	nee	ja	2025
1.4	Kortere reistijden, meer kwaliteit en flexibiliteit vanaf Utrecht en Leidsche Rijn naar Den Haag en Rotterdam	Studie naar mogelijkheden voor reistijdverkorting, meer flexibiliteit en robuustheid in de dienstregeling tussen Utrecht en Gouda waarbij ook uitbreiding van de spoorcapaciteit tussen Woerden en Goverwelle wordt meegenomen	Inzicht in mogelijkheden en kosten om een concurrerende reistijd en beter alternatief voor gebruik van de auto te realiseren.	Provincie/ Toekomstbeeld OV	nee	nee	2026

Tabel 1b Studies nieuw, corridor 1

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. Studie naar mogelijkheden, effecten en kosten van meer treinen, kortere reistijden en meer flexibiliteit en robuustheid in de dienstregeling tussen Utrecht en Gouda, waarbij ook uitbreiding van spoorcapaciteit tussen Woerden en Gouda Goverwelle wordt meegenomen.

In tabel 1b staan alle nieuw te starten studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

5.3.2 Utrecht - Amsterdam en Woerden - Amsterdam

Dit traject is tot Bijlmer Arena viersporig. Op deze corridor liggen in de provincie 5 stations: Utrecht Centraal, Utrecht Zuilen, Maarsenbroek, Breukelen en Abcoude. Er rijden van maandag tot en met donderdag 6 IC's via Amsterdam Bijlmer Arena naar Amsterdam Zuid en Schiphol en 6 IC's naar Amsterdam Centraal en verder. De Sprinter naar Breukelen rijdt 4 keer per uur, maar de vertrektijden zijn niet mooi verdeeld over het uur. Vanaf Woerden naar Amsterdam Centraal rijdt 2 keer per uur een Sprinter (halfuurdienst). Het traject vanaf Woerden tot Duivendrecht is onderdeel van de goederenroute van Rotterdam naar Noord Oost Europa en ook tussen Utrecht en Amsterdam rijden goederentreinen. Er zijn hier 2 treinpaden per uur voor goederentreinen. Station Breukelen moet zich ontwikkelen tot Regiopoort.

Lopende studies op deze corridor

Toekomstbeeld OV en herijking Toekomstbeeld OV

Onderzoek naar uitbreiding van de capaciteit op het traject Amsterdam – Utrecht (– Den Bosch) doorgroei naar een dienstregelingmodel met 8 IC's en 4 Sprinters. Op de verbinding Woerden – Amsterdam moeten op termijn waarschijnlijk 4 Sprinters gaan rijden. De Sprinter Utrecht – Breukelen – Uitgeest zou dan moeten eindigen in Breukelen. Wij zien graag dat deze rechtstreekse Sprinter elk halfuur blijft doorrijden naar Amsterdam.

GNOE nut en noodzaak

Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor studie naar nut en noodzaak van maatregelen. Studie start in 2024.

In tabel 2a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

Op deze corridor zien we geen noodzaak voor nieuwe studies, uitgezonderd de al eerder benoemde lopende studies en algemene nieuwe studies, zoals het perspectief voor een MetroSprinter. Naar de BRT-verbinding Haarlem - Amstelveen – Utrecht is eerder onderzoek gedaan waaruit bleek dat er onvoldoende perspectief is voor verder onderzoek.

BRT-verbinding Haarlem - Amstelveen – Utrecht

Het onderzoek naar een BRT-verbinding Haarlem - Amstelveen - Utrecht liet zien dat die forse exploitatie- en investeringskosten met zich meebrengt. De prognose voor aantal reizigers valt juist nogal tegen: de zeer

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
2.1	IC-frequentie tussen Utrecht en Amsterdam uitbreiden in lijn met vervoergroei. Van 6 naar 8 IC's in drukste periodes	TBOV doorgroeimodel	Voldoende vervoercapaciteit in spits en daluren, beter alternatief voor auto.	ProRail en NS in Toekomstbeeld OV (urgent vanwege lopende TBOV studie)	ja	nee	2024
2.2	Voldoende capaciteit voor goederenvervoer op corridor van Rotterdam naar Noord Oost Europa. Minder omgevingshinder.	Studie nut en noodzaak maatregelen goederenvervoer naar Noord Oost Europa	Inzicht in noodzaak om maatregelen uit te werken en wanneer deze te realiseren	Min IenW, ProRail, Corridorstudie GNOE (urgent vanwege start studie)	ja	ja	2024 - 2026

Tabel 2a Studies lopend, corridor 2

frequente trein met Amsterdam Bijlmer, Zuid en Schiphol biedt ondanks overstappen vaak de snelste verbinding. Daarmee is een BRT op deze route niet kansrijk en is er onvoldoende perspectief voor verder onderzoek. In plaats daarvan willen we in het onderzoek naar ontwikkeling van regiopoort Breukelen nog wel bezien hoe de verbinding vanaf Breukelen via de A2 corridor richting Mijdrecht en Schiphol verder verbeterd kan worden. Ook een eventuele aansluiting op Leidsche Rijn kan hierin worden onderzocht.

5.3.3 Utrecht - Hilversum - Almere

Hier rijden Intercity's en Sprinters naar Hilversum en de Intercity rijdt door naar Almere. Alleen het traject tot Blauwkapel is viersporig: daar rijden ook alle treinen naar Amersfoort. Op deze corridor liggen alleen de stations Utrecht Overvecht en Hollandsche Rading in onze provincie (NB: Een perron van Hollandsche Rading ligt in Noord Holland). Er is een wens voor een nieuw station Maartensdijk met een P+R functie voor de A27 corridor.

Lopende studies op deze corridor

BRT-verbinding Almere / Huizen – Utrecht (opgestart door Flevoland)

Het vaker laten rijden van de trein tussen Utrecht en Almere past niet op de infrastructuur. Uit de verkenning van de mobiliteitseffecten van de 17 NOVEX-gebieden blijkt dat de trein op deze relatie hierdoor op termijn

onvoldoende capaciteit kan bieden. In het Toekomstbeeld OV is de voorkeur uitgesproken om op termijn deze verbinding per trein via een overstap op Amsterdam Zuid of Weesp te bedienen. Flevoland heeft het initiatief genomen om een studie te starten naar de mogelijkheden die een BRT-verbinding in aanvulling op de trein hier kan hebben, waarbij aan Utrechtse zijde het accent ligt op een betere verbinding naar USP. Wij nemen deel aan deze studie.

Bereikbaarheid Utrecht Overvecht (multimodale knopen, Gooicorridor)

Utrecht Overvecht zal verder groeien door ruimtelijke ontwikkelingen. Voor een doorontwikkeling tot IC-station zien we echter geen ruimte. We willen wel bezien hoe de knooppuntfunctie kan worden versterkt, bijvoorbeeld door meer treinen naar Hilversum en een Regio IC uit Harderwijk en Amersfoort hier ook te laten halteren. Snellere busverbindingen naar USP, Overvecht en Leidsche Rijn dragen ook bij aan ontwikkeling van deze knoop en het beter bereikbaar maken woon en werklocaties aan de noordwestkant van de stad.

In tabel 3a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

Onderzoek station Maartensdijk plus P+R A27

Studie naar de mogelijkheden voor inpassing en ontwikkeling van station Maartensdijk inclusief P+R station met en zonder behoud van Hollandsche Rading.

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
3.1	Versnellen van de verbinding Utrecht - Almere	NS-dienstregeling met minder haltes en betere inpassing op infrastructuur	Reistijd tussen Utrecht en Almere Poort tenminste 5 minuten korter	Dienstregeling overleg met NS Reizigers (<i>urgent want bestaand voorstel</i>)	ja	ja	2024
3.2	Toekomstperspectief voor trein en/of BRT op deze verbinding	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 en betere treinverbinding.	Provincie Flevoland (provincie Utrecht als betrokken partij)/ Toekomstbeeld OV (<i>urgent vanwege bestaand initiatief Flevoland</i>)	ja	nee	2024 - 2025
3.3	Verbeteren stations, stallingen, overwegen	Actieprogramma Gooicorridor	Meer kwaliteit en capaciteit van stallingen bij stations, voorzieningen en veiligheid op overwegen	Actieprogramma Gooicorridor (<i>lopend programma</i>)	ja	ja	2024
3.4	Ontwikkelen knooppunt Utrecht Overvecht	Rapport over de ontwikkeling van station Overvecht	Inzicht in de mogelijkheden, kosten en effecten.	Gemeente Utrecht, samen met provincie (<i>onderdeel van actieprogramma Gooicorridor</i>)	ja	ja	2023 - 2024

Tabel 3a Studies lopend, corridor 3

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
3.5	P+R locatie langs de A27 in combinatie met realisatie van nieuw station Maartensdijk en zo mogelijk behoud van station Hollandsche Rading.	Studie naar de mogelijkheden voor inpassing en ontwikkeling van station Maartensdijk inclusief P+R station met en zonder behoud van Hollandsche Rading	Keuze voor wel of niet realiseren van dit station en de mogelijkheden om station Hollandsche Rading te behouden betrekken.	Provincie/actieprogramma Gooi-corridor	nee	nee	2025
3.6	Betere spoorverbinding tussen Hilversum en Utrecht, inclusief bediening van Overvecht op bestaande infrastructuur	Voorstel van NS voor dienstregeling met 6 treinen per uur op drukke uren van ma-do/vr	Aantrekkelijker treinverbinding	Dienstregeling overleg met NS Reizigers	nee	nee	2025

Tabel 3b Studies nieuw, corridor 3

Betere spoorverbinding tussen Hilversum, Utrecht en Almere

kortere reistijd, inclusief bediening van Overvecht: NS-dienstregeling met 6 treinen per uur tussen Utrecht en Hilversum op drukke uren van ma-do (vr?). Bezien of op termijn 4 reismogelijkheden naar Almere mogelijk zijn (rechtstreeks of met korte overstap in Weesp).

5.3.4 Utrecht - Amersfoort - Zwolle en Utrecht - Baarn

Het traject van Utrecht tot Blauwkapel is viersporig: daar rijden ook de treinen naar Hilversum en Soest. Op deze corridor liggen Utrecht Overvecht, Bilthoven, Den Dolder, Amersfoort Centraal, Schothorst en Vathorst binnen onze provincie. Na Bilthoven takt de Soesterlijn af naar Soest Zuid, Soest en Baarn. en Hollandsche Rading binnen onze provincie. Tussen Utrecht en Amersfoort rijden 4 tot 6 Intercity's per uur en 2 Sprinters. Beoogde Regiopoortstations zijn: Nijkerk, Bilthoven en Zeist Noord/ Soesterberg (langs BRT-verbinding). Een bijzonderheid is nog de trein naar het spoorwegmuseum die overdag eenmaal per uur rijdt op het traject tussen Utrecht en Blauwkapel en dan aftakt naar station Maliebaan.

Lopende studies op deze corridor

Dienstregeling voorstel NS

Voorstel voor meer treinen tussen Harderwijk, Nijkerk, regio Amersfoort en Utrecht, bediening van Utrecht Overvecht nader af te wegen.

Voorstel voor spitsrein Harderwijk - Utrecht inclusief voorstel voor keerspoor in Harderwijk (of gebruik bestaand keerspoor in Nunspeet).

Onderzoek toekomstperspectief Soesterlijn

De verbinding naar Baarn staat onder druk: bij de afschaling van de dienstregeling door NS is de dienstregeling op rustige momenten teruggebracht naar een uurdienst. Dat zet een negatieve spiraal in gang die we willen doorbreken. De studie gaat over het ontwikkelen van een duurzaam toekomstperspectief voor de huidige treinverbinding Utrecht - Baarn, gericht op meer reizigers en vergroten van het aandeel ov.

BRT-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. Een eerste stap is verbetering van de bestaande verbindingen en introductie van het U-liner concept op deze route als onderdeel van de nieuwe regionaal OV-concessie. Maar het is wenselijk om op deze corridor verder door te groeien naar volwaardig BRT. Wat hiervoor nodig is (aan bijvoorbeeld aanvullende infrastructuur) wordt de komende tijd onderzocht. De bestaande

verbinding Amersfoort-USP is de laatste jaren doorgetrokken naar Vianen en zien we als een belangrijke schakel voor BRT. De verbindingen Vianen (Lekbrug) - USP vormen een belangrijk schakel in het BRT-netwerk ook met andere verbindingen. Optimalisatie van de route, kwaliteit, infrastructuur, verknoping met Westraven en A12-zone wordt onderzocht in diverse lange termijn studies binnen U Ned.

In tabel 4a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

Onderzoek vergroten capaciteit, kwaliteit en robuustheid tussen regio Amersfoort en Utrecht

Studie naar mogelijkheden, effecten en kosten van meer treinen tussen Utrecht en Amersfoort, waarbij ook uitbreiding van spoorcapaciteit wordt meegenomen.

Ontsluiting nieuwbouw de Hoef via station Amersfoort Schothorst

Voor de nieuwbouw in Amersfoort De Hoef is in het verleden gesproken over een nieuw station op de spoorlijn naar Apeldoorn. Wij opteren nu voor het beter

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
4.1	Betere spoorverbinding tussen Harderwijk, Nijkerk, regio Amersfoort en Utrecht, bediening van Overvecht nader af te wegen	Voorstel van NS voor spitsrein Harderwijk - Utrecht (inclusief voorstel voor keerspoor in Harderwijk of keren in Nunspeet)	Meer reismogelijkheden vanuit A28 corridor richting Utrecht (4 - 6 treinen per uur)	Dienstregeling overleg met NS Reizigers (<i>urgent wegens relatie met knooppunt Hoevelaken</i>)	ja	ja	2025
4.2	Ontwikkelen knooppunt Utrecht Overvecht	Rapport over de ontwikkeling van station Overvecht	Inzicht in de mogelijkheden, kosten en effecten.	Gemeente Utrecht, samen met provincie (<i>lopende studie</i>)	ja	ja	2023/2024
4.3	Duurzaam toekomstperspectief voor de Soesterlijn Utrecht - Baarn.	Studie naar verbetering van de huidige treinverbinding Utrecht - Baarn, gericht op meer reizigers en vergroten van het aandeel ov.	Inzicht in toekomstige keuzes voor de verbinding Utrecht - Baarn.	Regionale studie van regio Amersfoort, gemeenten, ProRail en NS (<i>urgent, want gemeente Soest heeft initiatief genomen</i>)	ja	nee	2023 - 2024
4.4	Betrouwbaarder en snellere verbindingen tussen regio Amersfoort en USP	Studie naar opwaarderen U-Link tot BRT tussen regio Amersfoort en USP, met uitlopers naar Vianen	Inzicht in de mogelijkheden, maatregelen, kosten en effecten van invoering van BRT	Provincie, Regio Amersfoort en Utrecht (<i>urgent: eerste initiatief is genomen</i>)	ja	ja	2023 - 2024

Tabel 4a Studies lopend, corridor 4

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
4.5	Vergroten capaciteit, kwaliteit en robuustheid tussen regio Amersfoort en Utrecht	Studie naar mogelijkheden, effecten en kosten van meer treinen tussen Utrecht en Amersfoort, waarbij ook uitbreiding van spoorcapaciteit wordt meegenomen.	Inzicht in de meerwaarde en consequenties van meer treinen en meer sporen.	Provincie samen met ProRail en NS/Toekomstbeeld OV	nee	nee	2025
4.6	Ontsluiting nieuwbouw De Hoef via station Amersfoort Schothorst	Studie naar de effecten van de nieuwbouw in de Hoef op treinvervoer en mogelijkheden te komen tot een betere bediening van Schothorst	Inzicht in de mogelijkheden voor een betere bediening van Schothorst	Provincie/ Regio Amersfoort (<i>urgent vanwege woningbouw-opgave</i>)	ja	ja	2024 2025

Tabel 4b Studies nieuw, corridor 4

benutten van het bestaande station Amersfoort Schothorst en het realiseren van een betere bediening van dit station door NS.

Onderzoek nieuw station Nijkerk Corlaer (Gelderland)

De eventuele aanleg van een nieuw station voor ontsluiting van Nijkerk Corlaer heeft mogelijk impact op de reistijd en baanvakcapaciteit tussen Harderwijk en Amersfoort. Dit moet worden afgewogen tegen de meerwaarde die het station wellicht kan hebben voor de ontsluiting van de woningbouw die steeds verder van station Nijkerk af komt te liggen. Bij een eventuele studie naar dit station door Gelderland zullen we hiervoor aandacht vragen. We zullen zelf niet het initiatief nemen voor deze studie.

In 4b tabel staan alle nieuw op te starten studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

5.3.5 Amsterdam - Amersfoort - Apeldoorn/Ede

Deze corridor is dubbelsporig: Sprinters, Intercity's, internationale treinen en goederenvervoer maken gebruik van hetzelfde spoor. Op deze corridor liggen Baarn en Amersfoort Centraal in de provincie. Tussen Amsterdam en Amersfoort is er nauwelijks ruimte voor extra treinen (bron: studie Gooicorridor). De keuzes die gemaakt zijn bij OV SAAL zullen vanaf 2030 bepalend zijn voor de dienstregeling tussen Amersfoort en Amsterdam. Er zijn hier per uur ook 2 treinpaden voor

goederentreinen. NS werkt aan een voorstel voor een kwartierdienst tussen Deventer en Amersfoort. Mogelijk wordt dit al in 2024 gerealiseerd Tussen Amersfoort en Ede is het traject deels enkelsporig. Hier rijden normaliter geen goederentreinen. Barneveld Noord is een beoogde Regiopoort.

Lopende studies op de corridor

Optimalisatie OV-SAAL dienstregeling (NS-ProRail)

In het MIRT is afgesproken dat NS in 2023, 2025 en 2027 onderzoekt welke optimalisatie van de dienstregeling tussen Amersfoort en Amsterdam nog mogelijk is om de nadelen van OV-SAAL voor de verbinding Amersfoort – Amsterdam te verminderen.

Onderzoek snelheidsverhoging Amersfoort – Apeldoorn (ProRail)

ProRail onderzoekt de mogelijkheden voor reistijdverkortening (Toekomstbeeld OV-analyses, menukaart hoogfrequente stedenring) op dit traject, als onderdeel van realisatie van een snellere verbinding met Berlijn. Als dit wordt uitgevoerd kunnen ook andere IC's sneller worden.

Corridorstudie Amsterdam - Twente – Duitse grens (ATD)

Deze voorgenomen studie is een verkenning naar de volledige route tussen Amsterdam en Duitsland via grensstation Bad Bentheim. Voor deze studie is in 2022 en 2023 een plan van aanpak opgesteld. In het plan van aanpak is er veel aandacht voor regionale wensen, zoals nieuwe stations en verbetering van regionale

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
5.1	IC's vaker tussen Amersfoort en Deventer	Voorstel van NS voor kwartierdienst in daluren van ma-do/vr	Meer reismogelijkheden vanuit A1 corridor richting Amersfoort/ Amsterdam en Utrecht (4 treinen per uur), beter alternatief voor de auto	Dienstregeling overleg met NS Reizigers (<i>urgent, want bestaand initiatief</i>)	ja	ja	2024
5.2	Optimalisatie dienstregeling OV-SAAL: - reistijd naar Amsterdam Centraal 10 min sneller dan in 2023 - 4 keer per uur treinverbinding Amersfoort - Amsterdam Centraal	Netwerkvoorstel dienstregeling.	Nadelen van de wegval van de IC tussen Amersfoort en Amsterdam Centraal verkleinen of wegnemen.	NS - dienstregeling NS, onderzoek optimalisatie OV-SAAL (<i>urgent, want lopende MIRT afspraak</i>)	ja	ja	2023, 2025, 2027
5.3	IC's sneller tussen Amersfoort en Apeldoorn (v=160 km/u)	Overzicht van mogelijke reistijdverkortening (Toekomstbeeld OV-analyses, menukaart hoogfrequente stedenring).	Concurrerende reistijd, beter alternatief voor auto.	ProRail/ Toekomstbeeld OV (<i>lopende studie ProRail voor IC-Berlijn</i>)	ja	nee	2026

Tabel 5a Studies lopend, corridor 5

verbindingen. Voor de IC-Berlijn is opgenomen om ook de mogelijkheden voor versnelling via een nieuw tracé langs Zwolle te onderzoeken. Het Rijk heeft aangegeven deze studie pas weer op te pakken als de resultaten van de GNOE-studie over het goederenvervoer bekend zijn: deze worden pas medio 2025 verwacht. Dit vanwege de invloed van keuzes voor het goederenvervoer op de mogelijkheden op deze corridor.

Hierin brengen we in de gewenste verbeteringen op de verbinding Amersfoort – Amsterdam (OV-SAAL), kortere reistijden richting Apeldoorn.

Hubstrategie Gooicorridor

In deze studie wordt gewerkt aan verbeteringen van stations, fietsenstallingen, voorzieningen en overwegen. BRT-verbinding Amersfoort – Veenendaal
Deze verbinding is een belangrijke regionale schakel die vraagt om een hoogwaardiger buslijn. Op dit moment is er alleen in de spits een snelle bus. Het wegennet loopt vol en het is noodzakelijk hier een beter aanbod te ontwikkelen. Over of er voldoende reizigers zijn voor BRT-kwaliteit bestaat twijfel, maar we willen in elk geval onderzoeken hoe we stappen kunnen zetten naar een hoogwaardiger buslijn die ook voor keuzereizigers aantrekkelijk is.

Studie spoorbereikbaarheid Amersfoort (U Ned)

zie paragraaf 5.2.1

In tabel 5a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

GNOE vervolgstudie naar oplossingsrichtingen:

mogelijk vervolg op de studie naar nut en noodzaak van maatregelen voor goederenvervoer per trein naar Noordoost Europa (zie paragraaf 5.2.1 algemeen)

BRT verbinding Amersfoort Schothorst – Amersfoort Bovenduist - Hilversum

Op de lange termijn is dit mogelijk een interessante verbinding gelet op alle ontwikkelingen die hier langs de A1 zijn. Vanaf Schothorst naar Hilversum blijft de trein het betere alternatief. Een BRT-netwerk (met ook voorgaande verbinding) is ook genoemd in het Ontwikkelperspectief Amersfoort Centraal. Als vervolg vindt in 2024 een multimodale uitwerking van de Mobiliteitstrategie U Ned in een Mobiliteitsagenda voor de regio Amersfoort (U Ned) plaats waarin deze verbinding kan worden onderzocht.

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
5.4	(Deels) andere route voor goederenvervoer van Rotterdam naar Noord-Duitsland bewerkstelligen.	Oplossingsrichtingen voor andere routes, omgevingseffecten en effecten voor capaciteit op het spoor (NB: <i>Hier is eerder op gestudeerd, maar er is geen keuze gemaakt</i>)	Inzicht in mogelijkheden goederenvervoer Sprinters naar Breukelen en Geldermalsen van Amersfoort naar Amsterdam kunnen vaker rijden. Minder omgevingshinder goederentreinen.	MinIenW/ ProRail / vervolgstudie GNOE	ja	ja	2025 - 2026
5.5	Vergroting capaciteit, kwaliteit en robuustheid van Sprinterdiensten vanuit Food Valley.	Studie naar mogelijkheid voor meer Sprinters vanuit Food Valley naar Utrecht en Amersfoort inclusief aandacht voor verbinding Arnhem - Ede-Wageningen-Amersfoort Centraal	Aantrekkelijkere regionale verbindingen, ontsluiting van Regiopoorten.	Regio Foodvalley, provincie Gelderland	nee	nee	2024 - 2025
5.6	Amersfoort Vathorst - Hilversum: onderzoek naar een BRT om tussenliggende nieuwbouwwijken ver van het spoor te bedienen (Bovenduist, via Amersfoort Noord) richting Hilversum en/of Almere.	Verkenning van het perspectief op deze route als aanvulling op de trein op deze verbinding.	Inzicht in de mogelijkheden, kosten en effecten om deze verbinding te realiseren.	Regio Amersfoort Toekomstbeeld OV/ HUB studie Gooicorridor	nee	nee	2026

Tabel 5b Studies nieuw, corridor 5

Onderzoek nieuw station Barneveld Noord en Stroe (Foodvalley)?

Regio Foodvalley ziet graag twee nieuwe stations op de lijn Amersfoort – Apeldoorn: Barneveld Noord en Stroe. Barneveld Noord zou een functie moeten krijgen voor de grote nieuwbouwlocatie die hier is gepland. Stroe ontsluit een overigens nu niet dicht bevolkt deel van Veluwe. De provincie Gelderland heeft station Barneveld Noord en Stroe echter niet op de wensenlijst staan. Een eerder onderzoek naar Barneveld Noord wees uit dat er waarschijnlijk niet genoeg reizigers zullen zijn voor een IC-stop. Er rijdt hier momenteel geen Sprinter die dit station zou kunnen bedienen. NS ziet IC stop tussen Apeldoorn en Amersfoort als ongewenst. Dat onderschrijven we. Een aparte Sprinter dienst voor deze beide stations zal naar verwachting erg kostbaar zijn en is mogelijk niet inpasbaar tussen Hoevelaken en Amersfoort. We zullen daarom zelf niet actief aan realisatie van deze beide stations werken.

Onderzoek verbeteren capaciteit en kwaliteit spoorlijn Amersfoort - Ede (Gelderland, Foodvalley en Utrecht)

Wat is er nodig, mogelijk en wenselijk om op deze verbinding ook in de toekomst attractief en concurrerend te houden en de geplande woningbouw adequaat te bedienen: frequentie? Infrastructuur? Langere treinen? Overstap in Amersfoort en Ede kwalitatief voldoende? Rechtstreekse verbinding naar Arnhem of Utrecht nog wenselijk en mogelijk? In tabel 5b staan alle nieuw op te starten studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

5.3.6 Utrecht - Arnhem - (Duitsland)/ Veenendaal - Rhenen

Deze drukke corridor is dubbelsporig en op enkele plaatsen zijn nog passeermogelijkheden. Dit betekent dat Sprinters, Intercity's en internationaal vervoer grotendeels hetzelfde spoor gebruiken. Dat beperkt

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
6.1	Op de lange termijn bereikbaarheid USP borgen, overbelasting van Utrecht Centraal voorkomen en keuzes voor schaa sprong OV, nieuwbouw en netwerkontwikkeling maken.	Regionale studie naar ontwikkelmogelijkheden van IC-station Lunetten-Koningsweg/schaalsprong OV en Binnenstadsas in samenhang met elkaar en UAD	Inzicht in perspectief voor lange termijn OV-ontwikkeling (2040 en verder) en samenhangende netwerkkeuzes in relatie tot OV-schaalsprong (met name Utrecht Oost), verbeteren bereikbaarheid USP en voorkomen overbelasting Utrecht Centraal versterken mogelijkheden nieuwe woningbouw	Regionale ov-studie - Provincie en gemeente Utrecht (via OV-alliantie) en in samenwerking met regionale spoorpartners (<i>urgent, studie loopt en geeft input voor corridorstudie UAD</i>)	ja	ja	2023-2024
6.2	Spoor Utrecht-Foodvalley-Arnhem (MIRT) toekomstbestendig ontwikkelen	MIRT onderzoek naar de corridor Utrecht – Food Valley – Arnhem (A12). Rijk en regio stemmen af over de scope, waarbij in ieder geval de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; en de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen wordt meegenomen	Inzicht in de maatregelen die nodig zijn om de spoorcorridor aan te passen op de opgaven voor regionaal, nationaal en internationaal niveau	MinIenW, ProRail, Foodvalley, provincie (<i>urgent, want start binnenkort</i>)	ja	ja	2024

Tabel 6a Studies lopend, corridor 6

capaciteit, snelheid en robuustheid. Op deze corridor liggen binnen de provincie station Utrecht Vaartsche Rijn, Bunnik, Driebergen-Zeist en Maarn. Er zijn twee stations die tot Regiopoort ontwikkeld moeten worden: Bunnik en Driebergen-Zeist. Voor de lange termijn speelt hier ook de keuze voor het al dan niet realiseren van een station Utrecht Koningsweg. De spoorlijn naar Rhenen is tot Veenendaal Centrum dubbelsporig, verder naar Rhenen enkelsporig.

Lopende studies op deze corridor

Regionale studie Lunetten – Koningsweg en binnenstadsas

Uit de MIRT-verkenning OV&wonen is gebleken dat een station Lunetten-Koningsweg na 2035 kansrijk kan zijn. Tegelijk is het een kostbare en complexe opgave, is een IC-stop op Lunetten niet goed mogelijk en is het lastig van station Koningsweg een compact station met goede overstappen te maken. In het BO MIRT van november 2022 is afgesproken dat de provincie en gemeenten (de regio) een verdiepend onderzoek gaan doen.

Daarin onderzoekt de regio mogelijkheden om op termijn dit station te ontwikkelen in samenhang met de ov-verbindingen met USP, de A12-zone, Rijnenburg en de binnenstadsas. Ook de geplande grote woningbouwlocaties langs dit ov-netwerk worden betrokken. De regionale studie stemt hierbij af met de (spoor) corridorstudie UAD.

De resultaten van deze studie brengen we in bij het MIRT-onderzoek naar de spoorcorridor Utrecht - Arnhem – Duitse grens. Het streven is om binnen enkele jaren een besluit te kunnen nemen over station Lunetten-Koningsweg.

Onze aandachtspunten zijn: welke verbindingen maken we met welke kwaliteit, hoe zorgen we voor een zo goed mogelijke overstap op Lunetten-Koningsweg en wat is het effect dat een station Lunetten- Koningsweg heeft op ontlasting van station Utrecht Centraal, bediening van andere regionale stations, capaciteit van de infrastructuur en reistijden.

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
6.3	Realisatie van een uur-dienst Intercity en ICE samen tussen Amsterdam, Utrecht en Düsseldorf en/ of Keulen in aanvulling op een tweeuurdienst ICE en aansluitend op 'Deutschlandtakt'	Lobby document voor geïnteresseerde vervoerders en uitwerking in UAD	Besluit van een vervoerder om eenmaal per twee uur een IC te rijden	Provincie, ProRail	nee	ja	2024 - 2025
6.4	Frequentere Sprinter Veenendaal Centrum. Is al eerder onderzocht in Toekomstbeeld OV 2035. (Niet mogelijk zonder extra infra)	Studie naar de mogelijkheden, effecten en kosten in aanvulling op Toekomstbeeld OV.	Keuze voor infrastructuur en bediening.	Provincie en Regio Food Valley Meenemen in studie naar metroSprinter en UAD/UAF	nee	nee	2024 - 2025
6.5	Realisatie van station Veenendaal-Zuid/ Rhenen Noord ten behoeve van ontsluiting woningbouw.	Vervoerwaarde van station Veenendaal-Zuid nader uitwerken.	Inzicht in kosten, baten en realisatiemogelijkheden van dit station. Besluit over realisatie en randvoorwaarden	Regio Food Valley/ Toekomstbeeld OV	nee	nee	2024 - 2025
6.6	Reistijd IC's en ICE tussen Arnhem en Utrecht verkorten tot maximaal 30 min	Onderzoek naar partiële snelheidsverhoging (140, 160 en 180 km/u) tegen zo laag mogelijke investeringen	Besluit over investering in aanpassingen infra, kortere reistijd landsdelen en internationaal	Provincie/ Toekomstbeeld OV/ corridorstudie Utrecht - Arnhem - Duitse Grens (UAD)	nee	nee	2024 - 2025
6.7	Betere bediening van Regiopoorten Bunnik en Driebergen-Zeist en Veenendaal de Klomp (plus P+R) (minimaal kwartierdienst, Driebergen-Zeist 6 – 8 treinen per uur) ten behoeve van woningbouw	Studie naar de mogelijkheden, effecten en kosten in aanvulling op Toekomstbeeld OV.	Keuze voor infrastructuur en bediening.	Provincie en Regio Food Valley Meenemen in studie naar metroSprinter en UAD/UAF (urgent, want van belang voor Regiopoorten)	ja	ja	2024 - 2025

Tabel 6b Studies nieuw, corridor 6

Utrecht – Arnhem – Duitse grens (UAD) en Utrecht – Foodvalley – Arnhem (UAF)

Provincie Utrecht werkt samen met Provincie Gelderland, Ministerie van I&W, NS en ProRail aan het Toekomstbeeld OV-project Utrecht - Arnhem - Duitse grens.

In het verleden is er al behoorlijk gestudeerd op maatregelen om de capaciteit op dit traject te verbeteren. Enerzijds om aan landelijke mobiliteitsambities te voldoen, anderzijds in het kader van regionale ambities en om het hoofd te bieden aan de groei van de mobiliteit in de corridor door woningbouw. Studies die tot op heden zijn uitgevoerd (o.a. door ProRail) hadden al een behoorlijke infracomponent in zich, maar hebben niet tot beslissingen geleid.

Omdat er op dit moment geen zicht is op grootschalige investeringen willen wij in deze corridorstudie ook mogelijkheden voor relatief 'kleine' spoorprojecten bezien om de capaciteit en robuustheid op het traject op kortere termijn te kunnen verbeteren. De corridor wordt door alle partijen gezien als de belangrijkste internationale corridor in Midden-Nederland, waarbij investeringen niet alleen regionaal, maar ook landelijk en internationaal effect sorteren. Dat maakt dat het rendement op investeringen relatief groot kan zijn. Door het Rijk is ervoor gekozen de studie op delen in twee delen: Utrecht – Foodvalley - Arnhem en Arnhem – Duitse grens.

We brengen onze ambities in voor een meer robuuste exploitatie, een reistijd van maximaal 30 minuten tussen Utrecht en Arnhem voor IC's zonder tussenstop, mogelijkheden voor meer internationale treinen en meer Sprinters, een betere bediening van Bunnik, Driebergen-Zeist (beiden regiopoorten) en Veenendaal de Klomp. De P+R functie van Veenendaal De Klomp moet versterkt worden en effecten van nieuwe stations in Veenendaal Zuid en Utrecht Koningsweg worden meegenomen. Daartoe brengen we tevens de resultaten van de regionale studie naar Lunetten-Koningsweg en de binnenstadsas in.

In tabel 6a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

Onderzoek nieuw station tussen Veenendaal en Rhenen

Een nieuw station tussen Veenendaal en Rhenen is pas aan de orde als hier nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd worden. Dit station kan Veenendaal Zuid of Rhenen Noord worden en is goed inpasbaar omdat dit geen doorgaande spoorlijn is. We ondersteunen realisatie van dit station dan ook. In Toekomstbeeld OV is de inpassing van dit station in de dienstregeling al verkend, maar is nog geen aandacht besteed aan vervoerwaarde. Studie naar realisatie van een nieuw station Veenendaal-Zuid Rhenen / Noord in relatie tot eventuele woningbouw hier is nog nodig. Deze studie moet inzicht geven in kosten, baten en realisatiemogelijkheden van dit station en leiden tot een besluit over realisatie en randvoorwaarden.

Lobbydocument betere treinverbinding van Utrecht met Duitsland

Weergave van mogelijkheden, potentie en kansen om zonder grootschalige infrastructuur uiterlijk in 2030 te bereiken dat er elk uur een Intercity of ICE rijdt tussen Amsterdam, Utrecht en Duisburg Düsseldorf en/of Keulen aansluitend op 'Deutschlandtakt'. Tevens weergave van wensen voor verbindingen naar bestemmingen tot circa 6 uur reizen als alternatief voor vliegen.

Nieuw station Ede West

Regio Foodvalley ziet ook graag een nieuw station Ede-West waarmee nieuwe woningbouw daar kan worden ontsloten. Gelet op het feit dat hiervoor een Sprinterverbinding nodig is op een baanvak waar die nu nog niet rijdt zal dat een kostbare oplossing zijn: wij zien daarom meer in HOV tussen Veenendaal en Ede waarmee de verbinding naar bestaande stations wordt geboden. Overigens is het vooral aan Gelderland om hier keuzes in te maken.

In tabel 6b staan alle nieuw op te starten studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

5.3.7 Utrecht - Eindhoven | Breda / Tiel / Leerdam

Tussen Houten Castellum en Utrecht is er sprake van een viersporig baanvak, verder richting Den Bosch is het een dubbelsporig baanvak. De MerwedeLingelijn is tussen Geldermalsen en Dordrecht enkelsporig met passeerplaatsen bij meerdere stations. De lijn eindigt in Geldermalsen op een eigen perron en het traject ligt geheel los van de lijn Den Bosch - Utrecht. Op deze corridor liggen binnen de provincie station Utrecht Vaartsche Rijn, Lunetten, Houten en Houten Castellum. Houten moet zich ontwikkelen tot Regiopoort. Geldermalsen is een belangrijk overstapstation vanuit Leerdam en Tiel naar Utrecht, Den Bosch, Eindhoven en Tilburg.

Lopende studies op deze corridor

Toekomstbeeld OV (herijking Toekomstbeeld OV)

Onderzoek naar uitbreiding van de capaciteit op het traject Amsterdam – Utrecht – Den Bosch (dienstregelingmodel 8/4).

BRT-verbinding Breda - Gorinchem - Utrecht

Deze verbinding heeft een functie om de stedelijke gebieden van Utrecht en Gorinchem en Breda met elkaar te verbinden. Kortere reistijden en een betere betrouwbaarheid bieden ook een alternatief voor de treinverbinding Breda - Utrecht, waar geen rechtstreekse Intercity rijdt. Een uitwerking om tot stapsgewijze realisatie van deze verbinding te komen is nu gaande.

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
7.1	Vervoluitwerking voor kwaliteitsverbetering 2031/2032 op weg naar hoogwaardige BRT-verbinding tussen Utrecht - Vianen - Gorinchem en Breda in 2040.	Planstudie Breda - Gorinchem - Utrecht (BGU), deel Vianen - Utrecht.	Een uitgewerkt samenhangend pakket aan maatregelen voor een kwaliteitsimpuls (stap) in 2031/2032 op weg naar een aantrekkelijke en snelle BRT-verbinding tussen Utrecht - Vianen - Gorinchem en Breda in 2040 (Sprong) Uit te werken maatregelen (stap) onder andere hub Vianen (busstation Lekbrug) in samenhang Regiopoort opgave.	Rijk, Provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant als uitwerking van de intentieverklaring Hink-Stap-Sprong Breda Gorinchem Utrecht. (<i>urgent, want lopende studie</i>)	ja	nee	2023 - 2024

Tabel 7a Studies lopend, corridor 7

Nr.	Opgave	Product(en)	Resultaat	Wie/waar?	Urgentie	Prioriteit	Start
7.2	Uitbreiding Sprinter tussen Geldermalsen en Utrecht naar 6 per uur in spits, tussen Houten Castellum en Utrecht 4 (dal), 6 (overdag) en 8 keer (spits) per uur.	NS dienstregeling-voorstel inclusief opgave keerspoor Castellum	Aantrekkelijker regionale verbindingen, ontsluiting van Regiopoorten.	Dienstregeling overleg met NS Reizigers (<i>urgent, want relatie met Regiopoort Houten</i>)	ja	nee	2025
7.3	Realisatie van een rechtstreekse IC Utrecht - Breda	Overzicht van reistijden en frequenties op corridor, nu en wat mogelijk is met rechtstreekse IC zoals voorzien in het 8/4 model.	Inzicht in mogelijkheden om reistijd per trein tussen Utrecht en Breda te verkorten.	ProRail/ Provincie Toekomstbeeld OV (doorgroei op corridor naar 8/4 model)	nee	nee	2026-2035
7.4	Ontwikkelingen Leerdam Broekgraaf ontsluiten	Verkenning mogelijkheid voor nieuw station Leerdam Broekgraaf	Inzicht in mogelijkheden, kosten en effecten van dit station.	Projectorganisatie MerwedeLingelijn, gemeente Leerdam	nee	nee	2024-2025

Tabel 7b Studies nieuw, corridor 7

Er is een ambitie voor een hoog (BRT) kwaliteitsniveau voor de lange termijn. De Provincies Utrecht, Noord-Brabant, Zuid-Holland en het Rijk hebben als intentie uitgesproken¹ een eerste belangrijke stap in 2030/2031 gereed te willen hebben. Hierover moeten in 2024 nadere afspraken tussen deze partijen worden gemaakt.

Regionale studie Lunetten – Koningsweg en binnenstadsas: (zie paragraaf 5.2.1 algemeen)

In tabel 7a staan alle lopende studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

Nieuwe studies op deze corridor

Toch nieuw station Leerdam Broekgraaf realiseren?

In 2017 is door de gemeente Leerdam en de projectorganisatie Merwedelingelijn besloten station Leerdam Broekgraaf definitief niet te realiseren. Inmiddels hebben gemeente en projectorganisatie de wens uitgesproken toch opnieuw te willen onderzoeken of een station Leerdam Broekgraaf in combinatie met de stedelijke ontwikkeling toch haalbaar is. We willen meewerken aan dit onderzoek. Van belang is hierbij ook de mogelijkheden binnen de vervoerconcessie van de provincie Zuid Holland mee te nemen en te bepalen of dit station inderdaad nog mogelijk is, welke meerwaarde dat heeft voor de inwoners en wat de uitwerking is op de exploitatie van de lijn en het aantal reizigers.

Onderzoek IC Utrecht – Breda

In het dienstregelingmodel 8/4 van het Toekomstbeeld OV is een rechtstreekse Intercity Utrecht – Breda opgenomen. We willen onderzoeken in welke vorm en op welke termijn deze verbinding gerealiseerd kan worden.

In tabel 7b staan alle nieuw op te starten studies op deze corridor in relatie tot spoorvervoer.

¹ Intentieovereenkomst verbetering OV Breda Gorinchem Utrecht, Staatscourant 2022, 15219 (juli)

6. 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
BO	Bestuurlijk overleg
BO MIRT	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
BRT	Bus Rapid Transit, attractief bussysteem met hoge uitvoeringskwaliteit door groot aandeel eigen infrastructuur, hoge frequenties en hoge gemiddelde snelheid
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 stations voorzieningen; de internationale verbindingen zijn ondergebracht bij NS International
OAo-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
Toekomstbeeld OV	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)
Datum	december 2023
Versienummer	3.0
Status	eindrapport ter vaststelling GS

