

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Ontwerp Utrechtse Spooragenda	TELEFOONNUMMER	+31636449336
DATUM	14-03-2023	E-MAILADRES	annelot.van.nass@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-330406399-141	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Annelot van Nass	TEAM	EOV
		PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
BIJLAGE	Ontwerp Utrechtse Spooragenda		

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting:**

In het OV-netwerkperspectief is beschreven dat een provinciale spooragenda opgesteld wordt om de spoorse ambities in het OV-netwerkperspectief te concretiseren en verder te brengen. Met deze Statenbrief worden Provinciale Staten in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de ontwerp Spooragenda. Het ontwerp vormt de basis voor een consultatieronde met betrokken partijen en wordt naar verwachting voor de zomer 2023 afgerond en vastgesteld.

**Inleiding:**

Eind 2021 is de provincie begonnen met het opstellen van een spooragenda in samenwerking met gemeenten Utrecht, Amersfoort en Veenendaal, regio's U10, Amersfoort en Foodvalley, spoorsector (NS en ProRail) en het Rijk. Daarnaast is het Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Utrecht (ROCOV) tweemaal geconsulteerd. Vertrekpunt hiervoor is het door u vastgestelde OV-netwerkperspectief (Provinciale Staten 11 mei 2022 / PS2022MM02). Dit heeft geleid tot een ontwerp Spooragenda die op 14 maart 2023 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld.

**De ontwerp Utrechtse spooragenda**

Onze provincie ligt centraal in het land, en vormt hiermee de 'spin in het web' van het spoorwegnet. Zowel station Utrecht Centraal als Amersfoort Centraal vormen belangrijke schakels voor het nationale spoornetwerk. Tegelijkertijd, wordt het spoor in de provincie niet voor niets in het OV-netwerkperspectief genoemd als ruggengraat van het regionaal OV-systeem. Het spoornetwerk is van belang voor de (inter)nationale treinreizigers en goederen, die door provincie Utrecht heenreizen, maar is ook van groot belang voor de inwoners van provincie Utrecht die naar school, werk, familie en recreatieve bestemmingen binnen en buiten de provincie willen reizen. Twee functies van het spoorwegnetwerk in de provincie die elkaar aanvullen, maar elkaar ook soms in de weg zitten en waar de ontwikkeling van de één, de ontwikkeling van de ander beperkt.

Anders dan bij het regionaal OV is de provincie geen concessieverlener van het spoorvervoer. Onze rol bestaat vooral uit het geven van advies en het leveren van inspraak. Daarnaast werken we in U Ned-verband samen met Rijk en gemeenten aan woningbouw en het daarbij horende OV (inclusief spoorvervoer) en participeren we in veel

studies, onderdeel van het Toekomstbeeld OV (TBOV), waarin gewerkt wordt aan de visie op de ontwikkeling van het spoor op de (middel)lange termijn. Dit zijn slechts twee van meerdere voorbeelden.

Vanuit de activiteiten die de provincie al ontplooit of nog wil oppakken, is de behoefte ontstaan om alle zaken die op spoorgebied spelen, te bundelen. En daarbij aan te geven welke zaken we als provincie, samen met gemeenten, NS, ProRail en andere partijen, de komende jaren willen oppakken. Daarom is een ontwerp Spooragenda Utrecht opgesteld. Hierin staat hoe het spoor in de provincie zich zou moeten ontwikkelen, welke prioriteiten we stellen en waar we als provincie, samen met partijen uit de spoorsector en betrokken overheden aan moeten werken om die te bereiken. In de spooragenda is een nadere uitwerking gemaakt van de provinciale ambities en prioriteiten op het gebied van spoor zoals die in het OV-netwerkperspectief beschreven staan. De spooragenda beschrijft veelal lopende en soms nieuwe onderzoeksactiviteiten die uitgevoerd worden binnen de beschikbare financiële ruimte van het mobiliteitsprogramma 2019-2023 (inclusief uitvoeringsprogramma OV) en de huidige begroting inclusief meerjarenperspectief.

### **Ambities en oplossingsrichtingen**

De provincie heeft ambities op het spoor en aanvullend op de regionale ambities, ook nationale en internationale ambities. De ambities die we hebben kunnen we alleen waarmaken met de partijen in de spoorsector: NS en andere vervoerders, ProRail en het Ministerie van IenW. Veel van onze ambities worden ook gedeeld door deze partijen, maar voor Bus Rapid Transit (BRT; hoogwaardige OV lijnen) hebben NS en ProRail bijvoorbeeld geen eigen ambities. De gestelde ambities zijn vertaald naar oplossingsrichtingen, waarbij de kanttkening geplaatst moet worden dat dit een provinciale vertaling betreft. Dit houdt in dat andere partijen anders kunnen denken over hoe de ambities bereikt kunnen worden dan wij. Daar waar dit het geval is, gaan we in gesprek met de betreffende partijen over hoe hiermee om te gaan in goede samenwerking. Daarom nodigen wij betrokken partijen (zie vervolprocedure) uit om te reageren op de spooragenda en het gesprek hierover met ons aan te gaan. In de spooragenda worden alle opgaven toegelicht in hoofdstuk 5. In deze statenbrief staan alleen de opgaven met de hoogste prioriteit kort genoemd.

#### *Regionale ambities en oplossingsrichtingen*

Het spoor vormt de ruggengraat voor het regionaal OV. Het realiseren van een systeemsporang is voor ons de meest prioritaire opgave. We willen een frequent sprinternetwerk in alle windrichtingen vanaf Utrecht Centraal opbouwen en behouden. Tot en met 2035 ligt de focus op benutten en daarna gaat het om ontwikkeling van het sprinternetwerk tot Randstadspoor 2.0 met frequenter treinvervoer voor nieuwe woningbouwlocaties nabij stations, meer eigen infrastructuur voor regionale opgaven en waar nodig extra stations en aantrekkelijke overstappunten van auto op trein (P&R-stations - Regiopoorten). Deze opgave willen we samen met de spoorsector oppakken waarbij we al een aantal prioritaire bouwstenen zien die deels al zijn belegd in lopende studies en uitwerkingen en deels in regionaal verband nog gestart moeten worden. Zo wordt al gewerkt aan het verdichten rond en verbinden van OV-knooppunten. Op regiopoorten als Woerden of Houten wordt al een nieuw programma ontwikkeld en ook op andere regiopoorten als Bunnik en Breukelen liggen kansen, maar zijn hogere frequenties wel randvoorwaardelijk om er een ruimtelijk goed bereikbaar succes van te maken.

Daarnaast zijn er ook kansen om met de inzet van BRT op korte termijn de ruggengraat van ons regionale OV-netwerk te versterken. De focus moet liggen op corridors waar BRT een betere kwaliteit verbinding kan bieden dan kan via de huidige OV-verbinding en/of spoorinfrastructuur. Op dit moment hebben twee corridors prioriteit, namelijk: Breda – Gorinchem – Utrecht en Amersfoort – USP.

Provincie Utrecht heeft als ambitie om meer en beter samen te werken met IenW, NS en ProRail. We willen een zo goed mogelijke aansluiting van ons regionale OV op het spoornetwerk en daarnaast zien we een belangrijke rol weggelegd voor het spoornetwerk om onze verstedelijkingsopgave te faciliteren. Daarom willen we meer invloed op de dienstregeling dan alleen het jaarlijkse recht op inspraak dat we nu hebben. Het opstellen van een gezamenlijk ontwikkelplan zien we als een oplossing om een aantrekkelijker netwerk te realiseren dat aansluit bij de regionale ontwikkeling.

#### *Nationale ambities en oplossingsrichtingen*

Doorontwikkeling van het intercitynetwerk dat voldoende capaciteit biedt, snellere verbindingen naar alle windstreken biedt en maatwerk in bediening van stations om de regionale functie te versterken. Onze focus ligt op

het versnellen van bestaande verbindingen en het realiseren van extra IC-stops en/of IC-stations en deze zijn veelal belegd in bestaande opgaven. Dit betreft het realiseren van corridorgerichte reistijdverkorting van IC's, en het ontlasten van Utrecht Centraal door IC-stops rondom de stad. Aanvullend hebben het aanbrengen van differentiatie in het treinproduct en het bewaken van de spoorpositie van Amersfoort voor ons ook hoge prioriteit.

*Internationale ambities en oplossingsrichtingen*

Samen met Rijk, spoorsector en regio delen we de ambitie om betere internationale treinverbindingen te realiseren die een alternatief bieden voor vliegtuig en auto. Onze primaire focus ligt op het verbeteren van de bestaande verbindingen. Op de korte termijn ligt de prioriteit op het versnellen van de IC Berlijn via Amersfoort en op de lange termijn op het realiseren van meer en snellere treinpaden richting Duitsland via Utrecht en Arnhem. Deze oplossingsrichtingen zijn al belegd in lopende studies.

**Vervolprocedure / voortgang:**

Gemeenten en regio's van de provincie Utrecht, buurprovincies, spoorsector en het Rijk worden uitgenodigd om een reactie te geven op de vastgestelde ontwerp Spooragenda. Na het verwerken van reacties, zal de Spooragenda door het nieuwe college vastgesteld worden (naar verwachting begin Q3). Aangezien deze ontwerp spooragenda een nadere uitwerking van reeds vastgesteld beleid en prioritering van projecten betreft valt dit onder bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Na vaststelling zult u geïnformeerd worden over de definitieve Spooragenda.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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