


Onderwerp Duiding 'Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040'  
Steller Menno Oedekerker

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 06 5277 4743  
Datum 7-4-2021

Bijlage(n) 4

Kenmerk 

Geachte heer, mevrouw,

Met de betrokken partijen uit de OV-sector is sinds 2015 gewerkt aan het Landelijke Toekomstbeeld OV. Dit heeft in februari 2019 geleid tot richtinggevende uitspraken in de zogenoemde 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040'. Hier is nu een Ontwikkelagenda aan gekoppeld die de keuzes inzichtelijk maakt en een perspectief biedt richting 2040. Deze Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV: "Nu instappen naar 2040" is door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat naar de voorzitter van de Tweede Kamer gestuurd en sturen wij u ook bij deze toe.

De ontwikkelagenda laat zien wat nodig en mogelijk is om in stappen naar 2040 toe te werken. De effecten van COVID-19 geven daarbij geen aanleiding om niet meer in het openbaar vervoer te investeren. Het is juist nu het uitgelezen moment om na te denken over het grijpen van kansen die er liggen om een perspectief te bieden voor economisch herstel en een vergroting van het verdienvermogen van Nederland. Met de afspraken in de bestuurlijke overleggen MIRT van het najaar van 2020 zijn hier dan ook al de eerste stappen voor gezet. Met name de benodigde extra woningen richting 2030 en 2040 vragen om slimme oplossingen op het gebied van bereikbaarheid. OV kan dat ruimte-efficiënt en duurzaam invullen. De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV biedt het nieuwe kabinet daarmee inzicht ten behoeve van te maken keuzes en oplossingsrichtingen.

Vanuit het programma Toekomstbeeld OV, waarin wordt samengewerkt met decentrale overheden en de OV-sector, is separaat een gezamenlijke duiding van de ontwikkelagenda toegevoegd (zie bijlage). Hieronder gaan wij in op de voor ons meeste relevante onderdelen uit de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV.

#### *Algemeen beeld*

De ontwikkelagenda laat de potentie zien van het OV en biedt handvatten om aan de slag te gaan. De potentie van het openbaar vervoer is onverminderd groot voor de economie van het Stedelijk Netwerk Nederland, dat zich de laatste jaren toenemend

concentreert in goed bereikbare delen van ons land. De gezamenlijke partijen zien het belang van samenwerking en bundeling van krachten om het systeem in totaliteit te verbeteren en niet enkel te focussen op specifieke prioriteiten.

Zowel vervoersstudies als casestudies hebben inzichten opgeleverd over de mogelijkheden en afhankelijkheden om de contouren van het Toekomstbeeld OV verder vorm te geven. Dit willen de gezamenlijke partijen stap voor stap verder uitwerken. Het gaat daarbij om vervolgstappen op het in uitvoering zijnde programma in het MIRT.

De gezamenlijke duiding gaat ook in op onderstaande punten. Wij delen de onderstaande conclusies:

- Een doorgroei op het huidige spoornetwerk is nodig om capaciteitsknelpunten op te lossen en bij te dragen aan een betere bereikbaarheid tussen de economische kerngebieden van Nederland.
- Het OV heeft een structurende werking als het gaat over de ruimtelijke inrichting van Nederland. Het OV biedt kansen om de schaarse ruimte in Nederland goed te benutten. Als we geen aanvullende maatregelen treffen, komt er een sterke rem op het aantal woningen dat kan worden gebouwd.
- Investerings in het spoor kunnen bijdragen aan een forse reistijdverkorting naar de landsdelen. Dit kan door versnellen op bestaande lijnen of aanleg van nieuw spoor.
- Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) biedt de kans om het openbaar vervoernetwerk te complementeren.
- Innovaties in het busproduct (zoals Bus Rapid Transit) en in relatie met deelmobiliteit zijn nodig om het OV-netwerk verder in te richten voor de toekomst.
- Door stedelijke verdichting en zeker ook in dunbevolktere gebieden worden knooppunten de best bereikbare plekken in hun omgeving. Een integrale aanpak is daarbij onmisbaar om tot toekomstbestendige knooppunten te komen.
- Vanuit het Klimaatakkoord liggen er flinke ambities zoals het vervangen van kortereafstandsvluchten voor treinen. Er liggen diverse kansen om vanuit Nederland goed aan te sluiten op het Europese HSL-netwerk.
- Voor schaalprongen zijn investeringen aanvullend op de huidige investeringen vanuit het MIRT nodig.
- Simpele of goedkope oplossingen zijn in steeds minder grote mate voorhanden omdat het (spoor)netwerk nu al optimaal wordt benut. Een groot deel van de onderzochte maatregelen gaat gepaard met aanzienlijke investeringskosten. Richting 2040 zal het aandeel investeringen in bus, tram en metro vanwege de groei van hoogstedelijke woonmilieus mogelijk groter dan of gelijkwaardig zijn aan investeringen in het Hoofdrailnet. Dit zijn middelen die in de begrotingen van Rijk en decentrale overheden nu niet zijn geraamd of voorzien. De woningbouwopgave, maar ook de beoogde economische structuurversterking, vraagt wel duidelijkheid en richting in hoeverre het OV gaat bijdragen aan de gewenste oplossingen.

### *Menukaarten*

De ontwikkelrichtingen uit de contouren van het Toekomstbeeld OV zijn uitgewerkt in 9 menukaarten. Daarmee is een inventarisatie gemaakt van de mogelijke maatregelen en per maatregel inzicht gegeven in de kosten, effectiviteit en afhankelijkheden. De ontwikkelagenda maakt in zichzelf geen keuzes. Wel zijn de opgenomen bouwstenen door een eerste selectie gekomen. Dat betekent dat deze bouwstenen kansrijk lijken. Op een later moment kan alsnog worden gekozen voor bouwstenen die op dit moment niet zijn opgenomen. De nu opgenomen bouwstenen moeten worden gezien als de basis voor het onderlinge gesprek over OV-investeringen in de komende jaren. De nu voor ons meest relevante opgenomen bouwstenen zijn:

- nieuwe verbinding Randstad – Groningen /Leeuwarden (Lelylijn);
- verhogen frequentie Randstad – Groningen/Leeuwarden (bestaand spoor);
- Wunderline, Groningen – Bremen (rechtstreekse verbinding);
- S-baanmodel Groningen – Zernike (+ 4 stoptreinen);
- S-baanmodel Assen – Groningen – Zernike (+ 4 stoptreinen);
- maatregelen bus Noord-Nederland (o.a. doorstroming HOV Groningen en Leeuwarden en Groningen Zernike);
- Groningen – Leeuwarden (incl. station Suikerzijde) + 2 sneltreinen.

Wij zijn content dat, mede door onze inzet en de samenwerking met onze SNN-partners, met bovenstaande bouwstenen, belangrijke ambities voor ons zijn onderzocht en dit de basis is voor het onderlinge gesprek over OV-investeringen in de komende jaren. Vanzelfsprekend was het onze inzet en had het onze voorkeur om gelijk meer bindende afspraken over de bovenstaande projecten te maken.

### *Vervolg*

De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV biedt onder andere het nieuwe kabinet inzicht ten behoeve van te maken keuzes en oplossingsrichtingen. Ook heeft de ontwikkelagenda ons veel waardevolle informatie opgeleverd. Het vervolg is mede afhankelijk van:

- de ambities en prioriteiten in het regeerakkoord van het nieuwe kabinet;
- de ambities en prioriteiten in de gemeentelijke en provinciale Mobiliteitsvisie;
- de reacties, ambities en prioriteiten van de Tweede Kamer op de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV. Recent heeft de staatsecretaris vragen van de Tweede Kamer hierover beantwoordt (zie bijlage). Behandeling in de Tweede Kamer is voorzien op 19 mei 2021 in het commissiedebat Openbaar vervoer en taxi;
- de invulling en het vervolg van het Groeifonds.

De keuzes en ambities van het nieuwe kabinet bepalen voor een belangrijk deel hoe tevreden wij met de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV zijn. Ook de uitkomst van het hiervoor genoemde commissiedebat zien wij als bepalend hiervoor. Wat ons betreft staat 2021 in ieder geval in het teken van de nadere uitwerking van afspraken uit de bestuurlijke overleggen MIRT en voorwerk voor de voor ons meest relevante

bouwstenen om de doelen van het Toekomstbeeld OV te realiseren. Van belang hiervoor is onder andere de verdere uitwerking van onze Mobiliteitsvisie, zodat meer duidelijkheid bestaat over onze inzet. In 2021 rondt ook de provincie Groningen haar Mobiliteitsvisie af en wordt er gewerkt aan de ontwikkelagenda Openbaar Vervoer Noord-Nederland.

### **Deltaplan, Lelylijn en snelle treinverbinding**

In de aangenomen motie in de Tweede Kamer van Amhaouch c.s. over een Deltaplan voor het Noorden is de regering verzocht om in samenwerking met de vier noordelijke provincies een Deltaplan van en voor het Noorden op te stellen waarin een integraal plan met IenW, BZK en EZK wordt opgesteld. Doel is de bereikbaarheid en het wonen en werken in het Noorden te stimuleren. De hoofdcontouren van dit Deltaplan worden op dit moment opgesteld en met de Kamer gedeeld voor 1 mei 2021. Zowel de Lelylijn, maatregelen op bestaand spoor en de Nedersaksenlijn worden een belangrijk onderdeel van het Deltaplan. Over het Deltaplan wordt u separaat geïnformeerd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,  
Koen Schuiling

secretaris,  
Christien Bronda

*Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*