

Onderwerp OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025

Steller Menno Oedekerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 46 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 6031841

Datum 23-11-2016 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u ter kennisname de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025. De OV Ontwikkelagenda is een product van de OV&Spoortafel Noord-Nederland. Hierin hebben overheden, reizigers en vervoerders zitting.

Deze OV Ontwikkelagenda bevat gezamenlijke ambities voor een modern en comfortabel vervoersysteem in Noord-Nederland. Hiermee spelen we in op veranderingen in het mobiliteitsgedrag van inwoners van Noord-Nederland en maken overheden, reizigers en vervoerders afspraken om het openbaar vervoer in het Noorden verder te verbeteren. Deze OV Ontwikkelagenda sluit aan bij de door u vastgestelde kaders over het openbaar vervoer beleid en de reeds door ons in gang gezette acties en projecten.

Twee keer per jaar wordt de OV Ontwikkelagenda geagendeerd op de OV-en Spoortafel Noord-Nederland. Daarbij wordt o.a. de voortgang van de verschillende projecten besproken en wordt vastgesteld welke projecten zijn afgerond en welke nieuwe initiatieven worden toegevoegd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

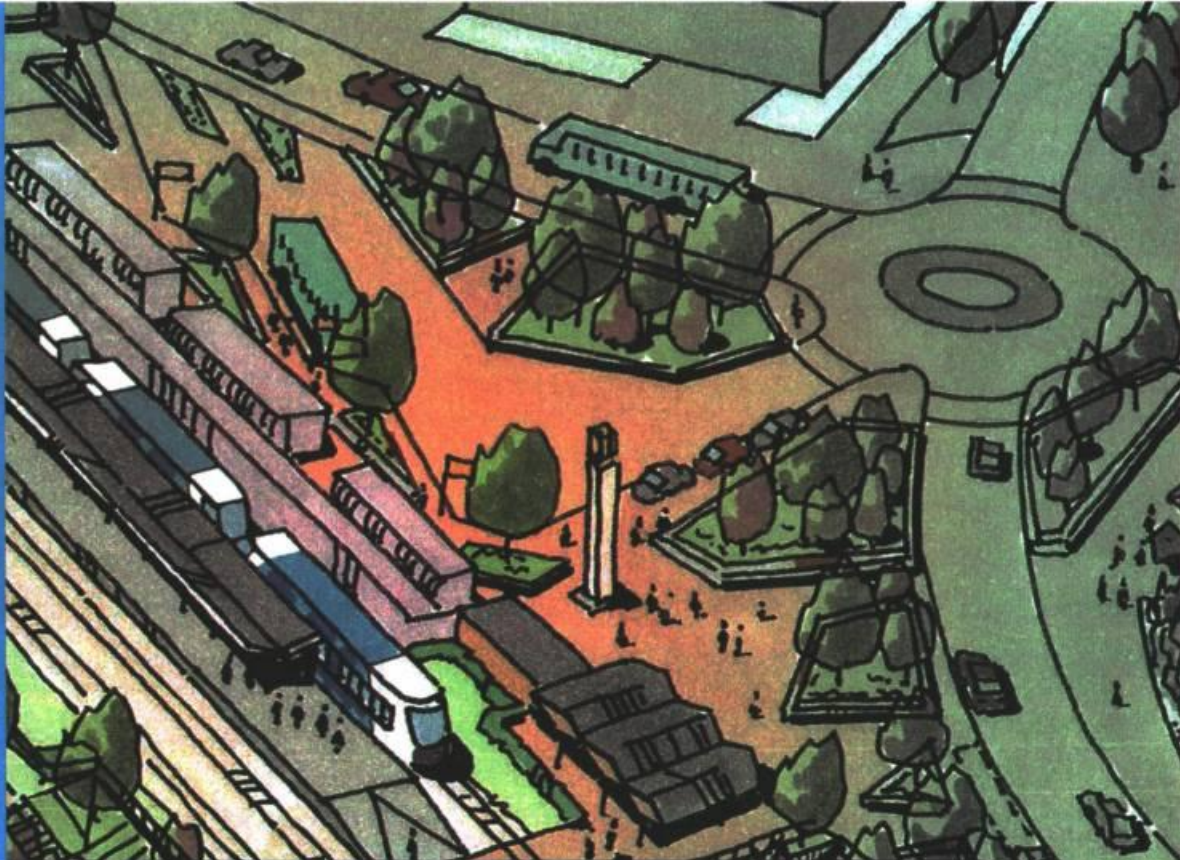
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten".

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink".

de secretaris,
Peter Teesink



OV Ontwikkelagenda
Noord-Nederland 2025

Samen werken aan
excellent openbaar
vervoer

OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025

Samen werken aan excellent openbaar vervoer



INHOUD

Inleiding
Samenwerkende partijen

DEEL 1

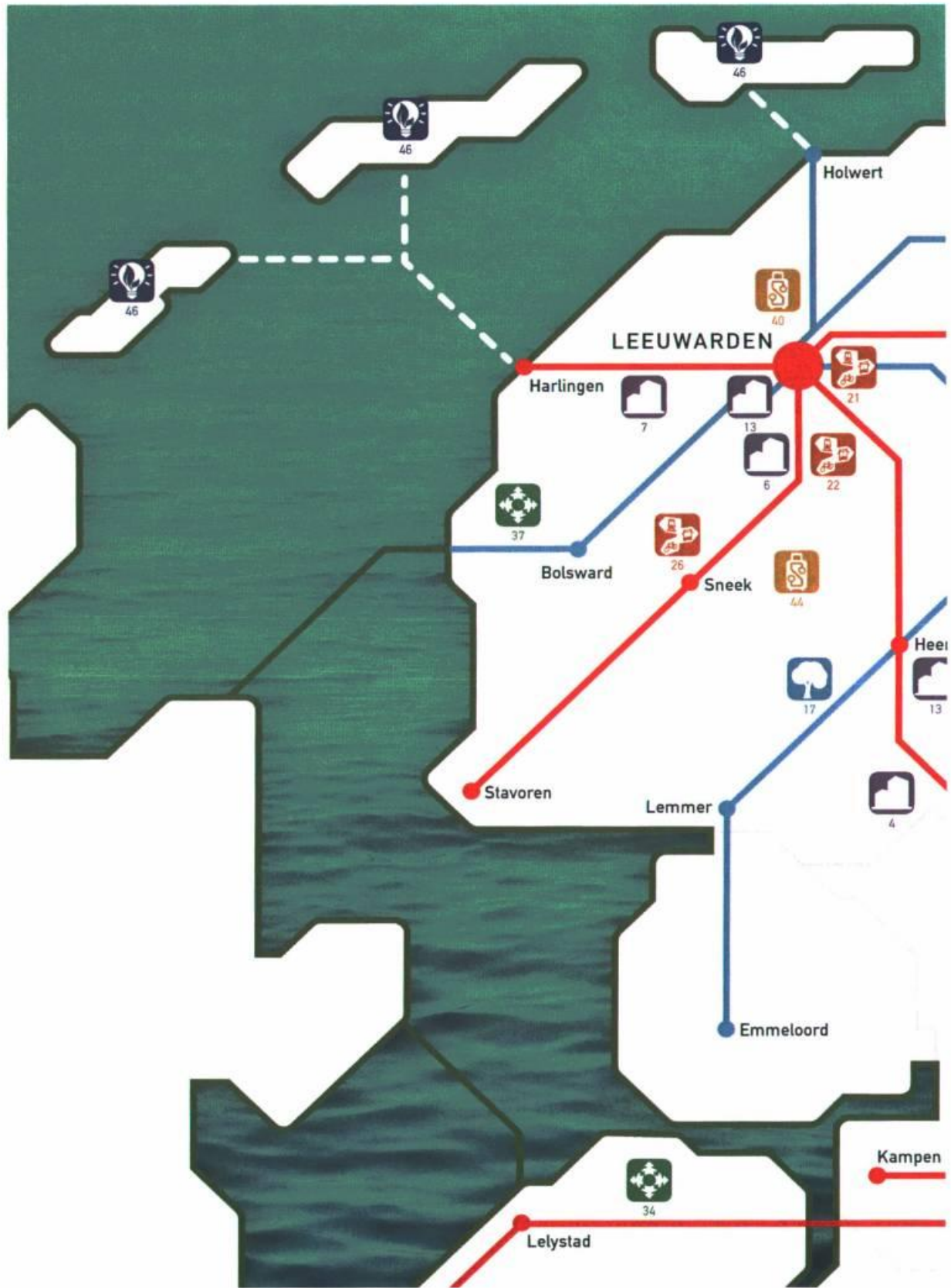
Analyse en ambities voor Noord-Nederland

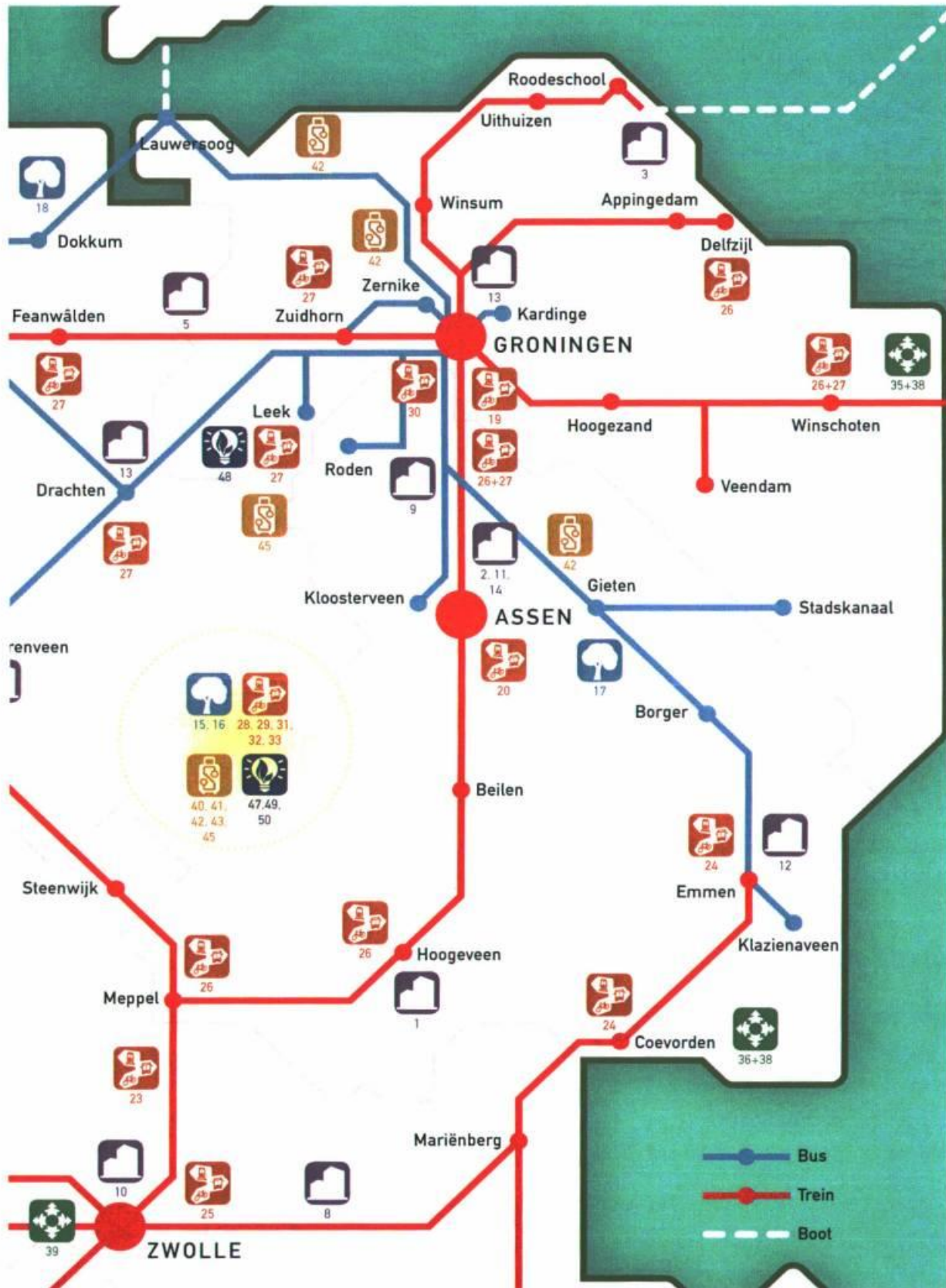
DEEL 2

OV in uitvoering, plannen en projecten

Afkortingenlijst
Colofon

NOVEMBER 2016





INLEIDING

De OV Ontwikkelagenda bevat de ambities van overheid, reizigers en vervoerders voor een modern en comfortabel vervoersysteem in Noord-Nederland. Hiermee bereiden we ons voor op veranderingen in het mobiliteitsgedrag van inwoners van Noord-Nederland en maken we afspraken om het OV in het Noorden verder te verbeteren.

De partners van de OV-Ontwikkelagenda hebben een gezamenlijke missie:

Wij willen excellent openbaar vervoer realiseren ten noorden van Zwolle met goede aansluitingen naar de rest van Nederland en Duitsland. De reiziger moet het openbaar vervoer in onze regio beleven als één netwerk. Daarnaast willen we reizen met het openbaar vervoer gemakkelijker en comfortabel maken. Dit doen wij door goede onderlinge samenwerking, door over de concessiegrenzen heen te kijken en door het OV-netwerk integraal onderdeel te laten zijn van het totale mobiliteitssysteem.

Wij zetten in op:

- Het versnellen van het openbaar vervoer tussen de steden;
- Het verdichten van het openbaar vervoer rondom de grote steden;
- Het ontsloten houden van het platteland met openbaar vervoer.

Excellent openbaar vervoer is duurzaam, comfortabel, betrouwbaar, betaalbaar en innovatief.

Dit bereiken we door in te zetten op bijvoorbeeld:

- 100% schone bussen in 2030 en treinen in 2050;
- eenduidige reisinformatie;
- het verbeteren van de aansluitingen tussen de verschillende vervoerwijzen;
- het verhogen van de snelheid van de verbindingen;
- het vereenvoudigen van vervoerbewijzen;
- goede deur-tot-deur voorzieningen;
- ICT-toepassingen;
- goede halte- en knooppuntvoorzieningen en
- betere benutting van bestaande infrastructuur.

Wij werken voor het landelijk gebied aan bundeling van vervoersstromen, aan meer kleinschalig en vraaggericht vervoer en aan goede overstapknooppunten voor de aansluiting auto, fiets en OV, zodat het openbaar vervoer onderdeel is van de totale vervoerketen.

Resultaat moet zijn een excellent openbaar vervoer systeem met een grotere tevredenheid van de reiziger in Noord-Nederland.

Deze Ontwikkelagenda bouwt voort op de Ontwikkelagenda 2012-2025 die afspraken bevat tussen het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en NS over investeringen in de spoorinfrastructuur. In deze nieuwe OV Ontwikkelagenda is de focus verbreed naar regionaal spoor, busvervoer en andere deur-tot-deur diensten.

Belangrijke input voor deze OV Ontwikkelagenda bestaat uit Programma Noord-Nederland, de MIRT-Gebiedsagenda 'Energieke Noorderruimte' en de Noordervisie 2040.



De OV Ontwikkelagenda bestaat uit twee delen:

DEEL 1

Analyse en ambities voor Noord-Nederland

Hierin beschrijven we onze ambities aan de hand van zes trends en daaruit gedestilleerde thema's voor samenwerking in Noord-Nederland.

DEEL 2

OV in uitvoering: Plannen en projecten

Aan de hand van zes thema's zetten we hierin op een rij:

- Welke resultaten hebben we recent gerealiseerd?
- Welke projecten zijn op dit moment in uitvoering?
- Welke nieuwe afspraken maken we voor een verdere verbetering van het vervoersysteem in Noord-Nederland?

De Uitvoeringsagenda blijft een dynamisch document: in de komende periode zullen lopende projecten worden afgerond en nieuwe projecten worden toegevoegd.

We vertrouwen erop dat deze publicatie bijdraagt aan onze gezamenlijke ambitie voor een excellent OV in Noord-Nederland.

SAMENWERKENDE PARTIJEN

De Ontwikkelagenda bevat de gezamenlijke ambities van overheid, reizigers en vervoerders in Noord Nederland.

De overheid is vertegenwoordigd door:



De reizigers zijn vertegenwoordigd door:



De vervoerders zijn vertegenwoordigd door:



DEEL 1

ANALYSE EN AMBITIES VOOR
NOORD-NEDERLAND



NOORD-NEDERLAND IN BEWEGING

Wat weten we over de toekomst van stad en platteland, hoe verplaatsen mensen zich over twee of drie decennia, wat staat ons te wachten op het gebied van demografie?

Pas als we een analyse maken van belangrijke trends kunnen we onze ambities benoemen voor de toekomst van het openbaar vervoer in Noord-Nederland.

Hiernaast bespreken we zes trends die richting geven aan de OV Ontwikkelagenda voor Noord-Nederland. Ook beschouwen we de al vastgestelde ambities voor Noord-Nederland in de MIRT Gebiedsagenda 'Energieke Noorderruimte'.

ZES TRENDS VOOR NOORD-NEDERLAND

Trend 1 groeïende steden, krimp in de periferie

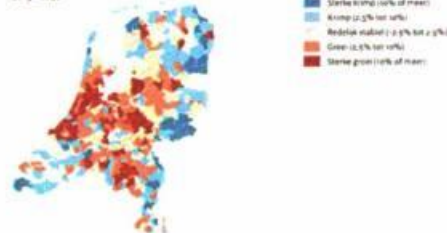
Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft prognoses opgesteld voor de ontwikkeling van de bevolking tot 2040. Voor Noord-Nederland zien we een vrij helder beeld: de bevolking krimpt in de perifere delen en gaat groeien in de stedelijke gebieden. Voor Noord-Nederland als geheel voorzien we tot 2040 een groei van de bevolking met 2-3%. Dit is iets lager dan de voorspelde groei van de Nederlandse bevolking met $\pm 5\%$. De bevolkingsgroei is het grootst in de stedelijke netwerken Groningen-Assen en Zwolle-Meppel, maar ook op de as Leeuwarden-Heerenveen-Steenwijk zien we een lichte groei. Voor de gemeente Emmen wordt een krimp voorzien.

De ontwikkeling van de beroepsbevolking laat een vergelijkbaar beeld zien. Door ontgroening en vergrijzing zal het aantal mensen tussen 20 en 67 jaar in de perifere delen van Noord-Nederland dalen en groeien in de stedelijke gebieden. Omdat werkgevers geneigd zijn zich te vestigen op plekken met een groot aanbod van potentiële werknemers, is het te verwachten dat ook de groei van bedrijvigheid en werkgelegenheid zich zal concentreren in de stedelijke netwerken.

Trend 2 jonge steden, vergrijzing in landelijk gebied

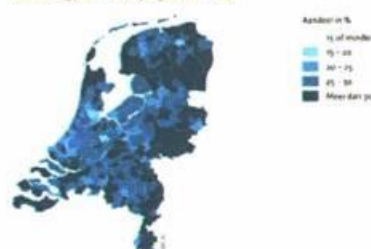
Niet alleen daalt het aantal inwoners in de perifere delen van Noord-Nederland, ook de samenstelling van de bevolking zal veranderen. Uit de PBL-prognoses kunnen we opmaken dat in 2040 naar verwachting meer dan 30% van de bevolking in het landelijk gebied 65 jaar of ouder is. De steden blijven jong: ook in 2030 zal niet meer dan 15% van de inwoners van de stad Groningen ouder dan 65 jaar zijn. De samenstelling van de bevolking heeft invloed op de mobiliteit in een gebied. Uit onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit (KIM) komt naar voren dat ouderen in het algemeen minder mobiel zijn, vaker voor de auto kiezen dan voor het OV en voornamelijk buiten de spits reizen. In steden met een jonge bevolking is juist een groeiende behoefte aan OV- en fietsvoorzieningen.

Bevolkingsontwikkeling per gemeente
2015 - 2040



Bron: PBL/CES regionale bevolking en huishoudensprognose 2015-2040

Inwoners 65 jaar of ouder per gemeente, 2040



Bron: PBL/CES regionale bevolking en huishoudensprognose 2015-2040

Trend 3 de eeuw van de stad

Onderzoekers van CPB en PBL voorzien voor de komende decennia een forse groei van de steden in Nederland. Onder meer in de CPB-studie 'The Netherlands in 2040' en het PBL-rapport 'Trends in de regionale economie' wordt uitgegaan van een forse groei van de steden. In samenhang met de demografische ontwikkeling (trend 2), hebben bedrijven en bewoners een groeiende behoefte aan elkaars nabijheid en aan voorzieningen als onderwijs, cultuur en openbaar vervoer.

Ook met de ontwikkeling van informatie- en communicatietechnologie blijft nabijheid, face-to-face contact en een stedelijk voorzieningenniveau van groot belang voor innovatie, economische ontwikkeling en het aantrekken en vasthouden van menselijk kapitaal.



Trend 4 veranderingen in het mobiliteitsgedrag

De vraag naar mobiliteit zal naar verwachting veranderen in de komende decennia. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) voorziet in de studie 'Demografische ontwikkelingen 2010-2040' in het algemeen een voortgaande stijging van de mobiliteit als gevolg van sociale veranderingen en economische groei. Zelfs in gebieden met een krimpende en vergrijzende bevolking verwacht het PBL een stijging van het aantal reiskilometers per persoon. De keuze van vervoersmiddelen zal naar verwachting een scherpere scheiding opleveren tussen stad en periferie.

In de stedelijke gebieden met een jonge bevolking is het goed om voorbereid te zijn op een groei van het gebruik van de fiets en het OV. Groningen, Assen en Leeuwarden werken – samen met provincies, ProRail en NS – bijvoorbeeld al aan ambitieuze plannen om fietsers meer ruimte te bieden. Ook de uitbreiding van de OV-studentenkaart in 2017, waardoor ook MBO-studenten van 16 en 17 recht krijgen op een OV-kaart, zal een impuls geven aan de vraag naar openbaar vervoer. Voor werkgevers, onderwijsinstellingen, overheid en vervoerders is de uitdaging om met deze verwachte groei het OV zowel voor nieuwe als bestaande reizigers aantrekkelijk en toegankelijk te houden.

In de meer vergrijzde landelijke gebieden zal voorlopig het gebruik van de auto blijven toenemen. Hierboven zagen we dat – als ouderen al gebruik maken van het OV – zij dat veelal buiten de spits doen. De capaciteit van het openbaar vervoer buiten de spitsuren biedt hiervoor voldoende ruimte.

Trend 5 meer kwaliteit

In combinatie met de veranderingen in mobiliteitsgedrag voorzien we een groeiende vraag naar kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer. Met de verwachte groei van de technologische mogelijkheden (zie trend 6), de groeiende aandacht voor duurzaamheid en verwachte verbeteringen in het gebruiksgemak van de personenauto, is het van belang om te blijven investeren in kwaliteitsverbetering van het vervoersysteem. Op alle niveaus: van het comfort en voorzieningenniveau van treinen en bussen tot verbeteringen in de beschikbaarheid van reisinformatie, gebruiksgemak van kaartsystemen en de kwaliteit, (sociale) veiligheid en nabijheid van stations en andere OV-knooppunten.

Trend 6 technologische vernieuwing

In de afgelopen decennia hebben technologische innovaties als internet en mobiele communicatie elkaar in hoog tempo opgevolgd. De potentie hiervan voor de OV-reiziger lijkt nog niet volledig benut. Zo verwachten we op relatief korte termijn meer mogelijkheden voor actuele reisadviezen op maat, ook met verschillende vervoermiddelen, en nieuwe mogelijkheden voor het delen van auto's of het bestellen van een vervoermiddel op maat. Het 'internet of things' zal eraan bijdragen dat de inzet van vervoermiddelen en -systemen steeds efficiënter wordt. Ook op het terrein van vervoermiddelen (e-bikes, nationale en internationale snelbussen) en brandstoffen (waterstof, biobrandstoffen) zijn verdere innovaties denkbaar die van grote invloed zijn op het vervoersysteem en de duurzaamheid hiervan. De precieze implicaties van alle technologische vernieuwing laten zich niet voorspellen. Wel kunnen we de ambitie uitspreken om in Noord-Nederland maximaal in te zetten op innovatie in mobiliteit. Met Noord-Nederland als 'living lab' bieden we ruimte aan pilots die bijdragen aan een meer comfortabele, duurzame en snellere deur-tot-deur reis, zowel met het OV als met andere middelen als de auto en de fiets.



AMBITIES VOOR NOORD-NEDERLAND

Noord-Nederland investeert in sterke steden, een bruisende economie en een vitaal platteland. In onder meer Noordervisie 2040 en de MIRT Gebiedsagenda hebben de overheden in Noord-Nederland een perspectief geschetst voor de ontwikkeling van economie, ruimte en mobiliteit. In deze documenten wordt de innovatiekracht van de stedelijke gebieden in het Noorden onderkend en de ambitie uitgesproken om te blijven investeren in kennis, innovatie, energievoorziening, stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid.

De ambities van de MIRT Gebiedsagenda voor bereikbaarheid en OV concentreren zich op drie thema's.



1 optimale bereikbaarheid Noord-Nederland

De Gebiedsagenda bepleit verdere verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland. In eerste instantie niet door aanleg van nieuwe infrastructuur maar door: innovatie, betere informatievoorziening, instandhouding van bestaande infrastructuur en betere inrichting van steden en knooppunten.

2 betere bereikbaarheid centrumsteden

Voor de bereikbaarheid van de centrumsteden wordt een groot aantal instrumenten benoemd. De Gebiedsagenda wil onder meer extra investeringen in mobiliteitsmanagement, grotere capaciteit van het OV, P+R-voorzieningen en fietsnetwerken.

3 inzet RSP voor OV-bereikbaarheid

De beschikbare RSP-middelen worden onder meer ingezet voor extra capaciteit op het spoor, snellere verbindingen en de herinrichting van stationsgebieden.

PBL: Kiezen en delen

Het PBL-rapport 'Kiezen en delen' uit 2014 heeft een met de Gebiedsagenda vergelijkbare analyse: het is van groot belang te blijven investeren in de bereikbaarheid van stedelijke gebieden. Concreet noemt het PBL drie doelstellingen waarop overheden hun beleid en financiën gecoördineerd zouden moeten inzetten:



- 1 gebiedsontwikkeling rondom knooppunten
- 2 meer wonen en werken in de bestaande stad
- 3 betere aansluitingen en overstappen



ASTRID VELDHUIZEN

Directeur Qbuzz

“Qbuzz wil blijven ontwikkelen en innoveren, ook tijdens de concessie-duur. Hierbij werken we nauw samen met onze opdrachtgever en noordelijke stakeholders. Zo stromen er bijvoorbeeld regelmatig nieuwe bussen in die nog schoner zijn voor de omgeving en nog comfortabeler voor onze klanten, want daar doen we het natuurlijk voor!”

Conclusie: mobiliteit groeit, stijgende noodzaak tot slim benutten

Uit het bovenstaande kunnen we drie conclusies trekken over de toekomst van mobiliteit en OV-gebruik in Noord-Nederland. Deze zijn ons vertrekpunt voor het uitwerken van de OV Ontwikkelagenda in concrete acties en afspraken.

1 groeiende steden

De bevolking van de regio's Groningen-Assen, Zwolle-Meppel en Leeuwarden-Heerenveen gaat de komende decennia groeien. Dit zal leiden tot een groeiende vraag naar OV- en deur-tot-deur voorzieningen binnen en tussen de stedelijke regio's. Deze ontwikkeling vraagt om investeringen in steden, knopen en verbindingen.

2 vergrijzing en ontgroening

In de perifere delen van Noord-Nederland zien we een daling van de bevolking in combinatie met vergrijzing en ontgroening. Doordat mensen langere afstanden moeten afleggen naar opleiding, werk en voorzieningen, leidt krimp tot een groei van de mobiliteit. Gezien het mobiliteitsgedrag van ouderen houden we rekening met een daling van de vraag naar OV in perifere gebieden en een afvlakking van de verschillen tussen spits en dal.

3 slim benutten

Schaarste van publieke middelen vraagt van alle partners een maximale inzet op efficiency in het OV. De beschikbare euro's moeten aan zoveel mogelijk potentiële reizigers ten goede komen. Dat kan betekenen dat we het bestaande OV-aanbod gaan bundelen en onze investeringen meer richten op het 'voeden' van grotere OV-knopen met fiets, bus en (deel)auto. Beter/Anders benutten (denk aan inzet ICT, spreiding van spits naar dal) gaat boven investeringen in nieuwe infrastructuur.



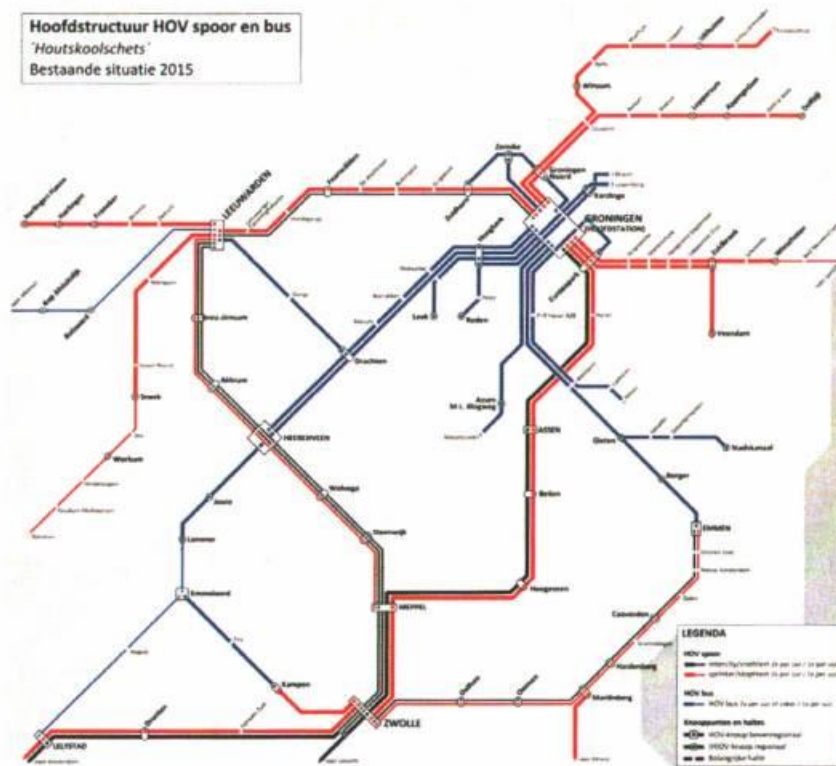
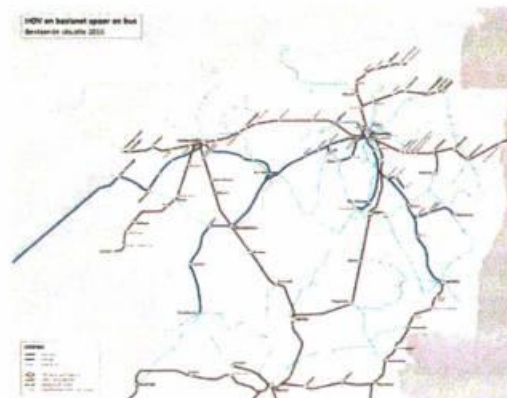
INEKE VAN GENT

regiodirecteur NS voor Noordoost Nederland

“In Noord-Nederland hebben we een sterke traditie van samenwerken aan beter OV. Ik zie dat we – stap voor stap – bouwen aan een betere reis van deur tot deur voor onze reizigers van, naar en in het Noorden.”

DE OV-KAART VAN NOORD-NEDERLAND

Het vervoersysteem van Noord-Nederland bestaat uit spoorverbindingen, HOV-bussen (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en overig OV plus de knooppunten tussen de verschillende verbindingen waar we deur-tot-deur voorzieningen hebben als fietsenstallingen, OV fiets en Zonetaxi. De kaart hieronder brengt het huidige OV-netwerk van spoorverbindingen, HOV-buslijnen en belangrijke knooppunten van Noord-Nederland in beeld. De projecten uit deze agenda zijn hierop een aanvulling en zullen het kaartbeeld de komende jaren in een dynamisch proces verder verrijken.



DE ZES THEMA'S VAN SAMENWERKING

De partners van de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland investeren samen in een comfortabel vervoersysteem van deur-tot-deur. Het systeem bestaat dus niet alleen uit bus en trein, maar ook uit fiets, (deel-) auto, autonoom vervoer, taxi en groepsvervoer. Ons doel is om mobiliteit als een service mogelijk te maken en wel op een zo duurzaam mogelijke manier. We werken daarvoor samen op zes thema's:

- 1 bereikbare steden
- 2 bereikbaar landelijk gebied
- 3 investeren in stations en andere knooppunten
- 4 goede verbindingen met andere regio's
- 5 zorgeloos reizen
- 6 duurzaamheid en innovatie

In de Uitvoeringsagenda (deel 2) werken we de zes thema's uit. De Uitvoeringsagenda bevat voor elk thema recente resultaten, lopende projecten en nieuwe afspraken.



HENK BRINK

gedeputeerde Drenthe

“De provincie Drenthe geeft prioriteit aan betaalbare en houdbare initiatieven om voorzieningen bereikbaar te houden voor haar inwoners, ook in het landelijke gebied. Met het project ‘Anders Benutten’ wordt hier een goede invulling aan gegeven.”

SAMENWERKEN AAN EXCELLENT OV IN NOORD-NEDERLAND



Thema 1 bereikbare steden

Noord-Nederland investeert stevig in de OV infrastructuur. Met deze investeringen zorgen we voor comfortabele verbindingen tussen de economische centra in Noord-Nederland en tussen stad en landelijk gebied. Daarnaast werken we aan zo drempelloos mogelijke verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad, Oost- en Zuid-Nederland en Duitsland. Het station van Zwolle en de spoorinfrastructuur rondom Zwolle vormen hierin een belangrijke poort van en naar het Noorden. Naast een moderne infrastructuur zijn slimme aansluitingen een belangrijke voorwaarde voor een snelle deur-tot-deur reis. Daarom werken we samen aan verbeteringen in de dienstregeling en goede overstapmogelijkheden tussen bussen, treinen en andere vervoermiddelen zoals de fiets en de auto.



Thema 2 bereikbaar landelijk gebied

De bereikbaarheid van het landelijk gebied van Noord-Nederland heeft onze bijzondere aandacht. De veranderende samenstelling van de bevolking en de veranderende mobiliteitsbehoeften vragen om nieuwe oplossingen voor bewoners, bedrijven en instellingen. Dat betekent dat we naast een modern en efficiënt vervoersysteem ook werken aan goede bereikbaarheid per auto en fiets en het anders vormgeven van het vervoer, denk aan zelfrijdend vervoer.



Thema 3 investeren in stations en andere knooppunten

Comfortabele knooppunten en aantrekkelijke trein- en busstations zijn van groot belang voor reizigers in het OV. Overstappen en wachten betekent voor reizigers 'gedoe' en dat proberen we zoveel mogelijk te verzachten. Daarom investeren we in de nieuwbouw en verbouw van stations en in meer en betere voorzieningen voor onder meer fietsers en automobilisten en autonoom vervoer. In lijn met het PBL-rapport 'Kiezen en delen' werken we aan meer bedrijvigheid en 'reuring' in en rond de OV-knooppunten.



Thema 4 goede verbindingen met andere regio's

De OV Ontwikkelagenda houdt niet op bij de provinciegrenzen van Fryslân, Drenthe en Groningen. Daarom besteden we in onze analyse ook aandacht aan relevante projecten en ontwikkelingen buiten Noord-Nederland. Het gaat dan onder meer over internationale verbindingen en de ontwikkeling van spoorwegknooppunt Zwolle als poort naar het Noorden. Daarom ook is de provincie Overijssel een van de medeopstellers van deze OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland.



Thema 5 zorgeloos reizen

De investeringen in infrastructuur, dienstregeling en stationsgebieden betreffen de 'hardware' van het vervoersysteem in Noord-Nederland. Dit is echter niet voldoende om onze ambities te realiseren: overheid, vervoerders en reizigers maken in deze OV Ontwikkelagenda ook afspraken over een goede toegankelijkheid van het OV in brede zin. Het gaat dan onder meer om het beter benutten van de beschikbare infrastructuur, om betrouwbare en actuele reisinformatie, betere serviceverlening, transparante tarieven en eenduidige kaartsystemen en vervoerbewijzen voor alle vormen van openbaar vervoer.



Thema 6 duurzaamheid en innovatie

De OV Ontwikkelagenda biedt geen blauwdruk voor Noord-Nederland in 2025. Op een aantal onderwerpen maken we daarom afspraken over onze verdere samenwerking in de komende periode. We gaan aan de slag met een netwerkanalyse van het huidige OV-systeem waarin we per gebied en per verbinding inzoomen op de mobiliteitsvraag van de toekomst. Duurzaamheid en innovatie van het vervoersysteem zijn hierbij belangrijke voorwaarden. We willen structureel in gesprek met reizigers over hun wensen en ideeën voor beter openbaar vervoer in het Noorden. Ook denken we na over de toekomst van het OV in de perifere delen van Noord-Nederland en op welke manier we deze kunnen vormgeven met nieuwe technologieën en toepassingen. Op 13 september 2016 hebben de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe voor het bereikbaar en leefbaar houden van het platteland een intentieverklaring autonoom vervoer Noord-Nederland ondertekend. Bijdragend aan het in Parijs wereldwijd gesloten Klimaatakkoord en het Nationale Energieakkoord werken we hard aan het verduurzamen van ons openbaar vervoer. Er is in onze regio (o.a. binnen Energy Valley) veel kennis over energie en er is veel draagvlak, bestuurlijke wil en daadkracht voor verduurzaming.

Verduurzaming en innovatie kunnen voor de toekomst ook bijdragen aan het betaalbaar houden van het OV richting het platteland. Gebruik van autonoom vervoer, duurzame en nieuwe aandrijvingsvormen is op lange termijn wellicht kostenneutraal of zelfs goedkoper. Het betekent in het begin echter vaak hoge investerings- en/of exploitatiekosten. Dit mag niet ten koste gaan van het voorzieningenniveau.

DEEL 2

OV IN UITVOERING:
PLANNEN EN PROJECTEN



Overheid, vervoerders en reizigers werken al ruime tijd samen aan beter OV in Noord-Nederland. Dit hoofdstuk bevat op elk van de zes thema's een overzicht van (1) geboekte resultaten in de afgelopen jaren, (2) lopende projecten en (3) nieuwe projecten en afspraken. Basis voor dit overzicht zijn onder andere de afspraken uit het Programma Noord-Nederland, de Gebiedsagenda MIRT, de Ontwikkelagenda SNN/NS 2012-2025, afspraken uit de Stuurgroep trein-bus-integratie en lopende projecten van gemeenten, provincies, regio's (bijv. Regio Groningen-Assen) en vervoerders.



THEMA 1
BEREIKBARE STEDEN

RECENTE RESULTATEN

Sinds in 2008 het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn tussen het Rijk en de drie noordelijke provincies is gesloten, wordt er gewerkt aan een 'deltaplan' voor het spoor in het Noord-Nederland. Doel van dit plan is verbetering van het hele netwerk: meer treinen, meer stations, betere aansluitingen en overstapmogelijkheden en meer comfort.

Om dit te bereiken is in 2009 gestart met een onderzoek naar een 'ideale' dienstregeling voor 2020, waarbij alle treindiensten beter op elkaar aansluiten dan nu het geval is. Het bleek haalbaar maar vergde op veel plaatsen aanpassingen aan de spoorinfrastructuur. Inmiddels wordt hieraan volop gewerkt. De werkzaamheden bevinden zich in diverse fasen, variërend van planvoorbereiding tot daadwerkelijke uitvoering en de eerste projecten zijn ook al afgerond.



- ✓ **Spoorlijn Groningen-Zwolle: meer treinen, sneller reizen, betere aansluiting**

Vier treinen per uur (twee Intercity's en twee Sprinters). Sneller reizen en betere verdeling vertrek- en aankomsttijden en aansluiting openbaar vervoer.

- ✓ **Spoorlijn Leeuwarden-Zwolle: meer treinen, betere verbinding**

De Friese intercitystations hebben door een extra spoor tijdens de spits drie keer per uur een verbinding en de stopstations twee keer per uur (ma-vrij tot 20.00 uur).

- ✓ **Spoorlijn Leeuwarden-Sneek: meer treinen, betere verbinding**

Sinds de dienstregeling 2011 is het aantal treinen tussen Leeuwarden en Sneek uitgebreid van twee naar drie treinen per uur in beide richtingen. Hiervoor is station Sneek-Noord dubbelsporig gemaakt en zijn enkele overwegen aangepast.

- ✓ **Spoorlijn Emmen-Zwolle: nieuw materieel en uitgebreide dienstregeling**

Sinds december 2012 wordt de treindienst Zwolle-Emmen gereden met nieuw materieel en een betere dienstregeling.

- ✓ **Zwolle: het nieuwe overstapknooppunt voor Noord-Nederland**

Door de opening van de Hanzelijn in 2012 heeft Zwolle de rol als overstapknooppunt voor reizigers vanuit Noord-Nederland naar het Westen van Amersfoort overgenomen. Station Zwolle is hiervoor met een perron uitgebreid en de perrontunnel is verbreed.

- ✓ **Spoorlijn Zuidbroek-Veendam-Stadskanaal**

De persontrein tussen Groningen en Veendam rijdt weer. Voor de reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal is een Planuitwerkingsbesluit genomen.

- ✓ **Meer capaciteit en comfort in de trein**
Een reeks maatregelen om de toename van het aantal reizigers op te vangen. Vergroting van de vervoerscapaciteit door inzet van meer bussen en treinen. Beïnvloeding van de vervoersvraag in het kader van het programma Beter Benutten regionaal spoor dat jaarlijks de effectiviteit van alle maatregelen onderzoekt.

- ✓ **HOV-net en basisnet bussen concurrerend met auto**

Een netwerk van spoorverbindingen, hoogwaardige buslijnen en P+R-locaties is concurrerend met de auto.

- ✓ **OV per bus om steden bereikbaar te houden en platteland te ontsluiten**
Steden, instellingen en voorzieningen bereikbaar houden en het platteland te ontsluiten, afgestemd met andere vormen van vervoer. Streven naar reizigersgroei waar potentie is en naar verdere groei van de klanttevredenheid.

- ✓ **Busvoorzieningen stad Groningen**
Met de introductie van het hoogwaardige busnetwerk met vier Q-link-lijnen per januari 2014 is het reizen met het openbaar vervoer voor de reiziger sterk verbeterd. De groei van het aantal reizigers, de hoge klanttevredenheid en de introductie van een zesde Q-link-lijn per december 2016 laten het succes van dit hoogwaardige busnetwerk zien.

LOPENDE PROJECTEN

1 Kortere rijtijd Groningen-Zwolle

Volgende stap in de verbetering van de dienstregeling is het realiseren van een betrouwbare knoop op station Groningen: een vaste verzameltijd voor vertrek en aankomst van zowel de Intercity's als de Sprinters, regionale lijnen en bussen. Daarvoor moeten de Intercity's twee minuten rijtijd winnen tussen Zwolle en Groningen, behoren de Sprinters een kwartier na de Intercity's binnen te komen in Groningen en een kwartier na de Intercity's weer te vertrekken vanuit Groningen. We bereiken dit door maatregelen in de infrastructuur, zoals boogaanpassingen bij Hoogeveen en snelheidsverhogende maatregelen op emplacement Zwolle.

2 Groningen-Assen: extra Sprinters in de spits

Vanaf 1 mei 2017 rijden in de ochtend- en avondspits twee extra Sprinters per uur tussen Groningen en Assen. ProRail werkt aan de noodzakelijke infrastructuraanpassingen voor deze extra Sprinters. De inzet van deze extra Sprinters is ook van belang om de gevolgen van de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen te helpen opvangen.

3 Trein naar Eemshaven, aansluiting boot naar Borkum

Zomer 2018 rijdt de trein tussen Groningen en Roodeschool een aantal keren per dag direct door naar de Eemshaven. Deze treinen sluiten aan op de veerboten van en naar Borkum. Het spoor tussen Roodeschool en Eemshaven wordt hiervoor met drie kilometer verlengd en aangepast voor personenvervoer. In Roodeschool krijgt het station een nieuwe plek en er komt een nieuw station in de Eemshaven.

4 Naar 2+2 treinen tussen Leeuwarden en Zwolle

Op de lijn Leeuwarden-Zwolle gaan twee snelle Intercity's en twee Sprinters rijden (2+2 systeem). Vanaf de dienstregeling 2017 vertrekt er dan tussen Leeuwarden en Meppel op werkdagen tot 20.00 uur in beide richtingen twee maal per uur een Sprinter. Door vergroting van de capaciteit van de stroomvoorziening wordt de NS vrijer in haar keuze van het type en lengte van de treinen.

Vanaf de dienstregeling 2021 worden beide Sprinters van Meppel doorgetrokken naar Zwolle om daar aansluiting te kunnen bieden 'in de knoop'. Voor het verwezenlijken van alle ambities voor het treinproduct zijn verder aanpassingen in Meppel belangrijk. We houden hier rekening mee na 2020. Ook de mogelijkheid van een nieuw station Staphorst is een van de aandachtspunten. ProRail onderzoekt ten slotte nog of er voor de intensivering van de treindienst tussen Meppel en Zwolle aanpassingen aan de stroomvoorziening en aan de overwegen moeten plaatsvinden.

Voor het intensiveren van de treindienst is de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal een bottleneck. Als het optimaliseren van de bediening van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal onvoldoende resultaat oplevert, worden verdergaande investeringen in de spoorbrug overwogen: daarbij wordt ook gedacht aan een aquaduct.

5 Extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden

Momenteel rijden er tussen Groningen en Leeuwarden twee stoptreinen en één sneltrein per uur. Te weinig voor het groeiend aantal reizigers in de spits. Daarom komt er in beide richtingen een

sneltrain per uur bij en wordt het mogelijk met langere treinen te rijden. Hiervoor moet het spoor tussen Groningen en Leeuwarden worden aangepast: verdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk over een lengte van acht kilometer, aanleg van een keerspoor bij station Zuidhorn en snelheidsverhoging tussen Leeuwarden en Veenwouden, tussen Grijskerk en Zuidhorn en tussen Zuidhorn en Hoogkerk.

De stations en overwegen moeten meer en langere treinen goed en veilig kunnen verwerken. Ook daarvoor zijn aanpassingen nodig: er komt meer perroncapaciteit op station Leeuwarden, station Achter de Hoven gaat dicht en de perrons op stations tussen Groningen en Leeuwarden worden verlengd. In Hurdegaryp en in Groningen wordt een overweg door een onderdoorgang vervangen. Verder bereiden we op dit traject de realisatie voor van een nieuw station Groningen-Hoogkerk. De werkzaamheden beginnen zodra het Tracébesluit door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is gepubliceerd (planning november 2017).

6 Extra trein tussen Leeuwarden en Sneek

Het aantal trein tussen Leeuwarden en Sneek wordt in de spits verder uitgebreid van drie naar vier treinen per uur in beide richtingen. Hiervoor moet het emplacement ten westen van station Leeuwarden worden aangepast. Tussen de stations Mantgum en Sneek Noord moet de baanvaksnelheid worden verhoogd. De vierde trein in de spits gaat uiterlijk rijden met ingang van de nieuwe spoorconcessie in 2021. In de daluren gaan er dan in beide richtingen per uur twee treinen rijden.

7 Onderzoek halfuur dienstregeling Leeuwarden-Harlingen

De treinen tussen Leeuwarden en Harlingen rijden op dit moment niet mooi om het halfuur. Fryslân, ProRail en Arriva hebben onderzocht met welke aanpassingen van infrastructuur en dienstregeling dit wel kan worden gerealiseerd.

Vooralsnog zijn de kosten voor aanpassing van de infrastructuur te hoog. Een halfuur



BOUKE DURK WILMS

Wethouder Emmen

“Het gebruik van de stadsdiensten in Emmen zit in de lift. Door slimme aanpassingen in het bestaande lijnennet en het optimaliseren van het station Emmen als OV-knooppunt, willen wij samen met onze partners het OV-gebruik in en rondom Emmen nog verder laten toenemen.”

dienstregeling kan ook worden bereikt door de inzet van een extra trein of door de kleine stations Deinum en Dronryp (alternerend) over te slaan. In de aanbesteding van de exploitatie van spoorvervoer die eind 2016 is opgestart, wordt de vervoerder gevraagd om met een oplossing te komen zonder aanpassing van de spoorinfrastructuur.

8 **Vechtdallijnen: meer treinen en betere stations**

Vanaf december 2012 is de treindienst Zwolle-Emmen geïntensiveerd en wordt deze gereden met nieuw materieel. In de spits rijden er extra treinen Zwolle-Coevorden, waardoor tussen beide plaatsen dan sprake is van een kwartiersdienst. Uitbreiding van de dienstregeling naar Emmen is gewenst. De daardoor noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur (Emmen Zuid en emplacement Emmen) is in voorbereiding.

Samen met een herontwerp van de dienstregeling maken deze maatregelen het straks mogelijk om vier treinen per uur in de spitsrichting te laten rijden tussen Emmen en Zwolle. Daarnaast verbeteren we de verbinding tussen de Vechtdallijnen en Almelo, met als knooppunt Hardenberg.

9 **Extra capaciteit Qliner en Q-link Groningen en Drenthe**

Door de groei in gebruik van de buslijnen is de frequentie afgelopen jaren verhoogd. In de spits is de frequentie tussen Emmen en Groningen in de periode 2009-2015 omhoog gegaan van vier tot minimaal zes bussen per uur en tussen Stadskanaal en Groningen van drie tot minimaal vier bussen per uur. Qliner Assen-Groningen is uitgebreid van twee keer per uur tot in de spits thans minimaal zes keer per uur een bus. Ook worden sinds september 2014 grotere bussen ingezet op enkele Qlinerlijnen wat 25 procent meer zitplaatsen oplevert. De komende jaren breiden we waar nodig de frequentie verder uit. In 2017 wordt onder andere UMCG Noord

toegevoegd in het Qlink-netwerk en krijgt Meerstad een nieuwe P+R.

10 **Zwolle**

Omdat er steeds meer treinen rijden in Zwolle is er ook meer ruimte op het spoor nodig. Daarom worden de sporen en wissels slimmer ingericht zodat de treinen naar Meppel (Groningen/Leeuwarden), Emmen, Wierden en Deventer los van elkaar kunnen aankomen en vertrekken. Door de aanpassing rijden treinen beter op tijd en is het mogelijk om meer treinen te laten rijden en de aansluitingen te verbeteren.

Tussen Zwolle en de kruising bij Herfte verdubbelen we het spoor. Ook komt er een onderdoorgang, waardoor treinen tussen de trajecten Zwolle-Emmen en Zwolle-Meppel elkaar vrij kunnen kruisen. ProRail bouwt verder extra opstelsporen, zodat er meer capaciteit komt voor het parkeren en schoonmaken van treinen.

11 **Nachttreinen**

In december 2015 is NS gestart met nachttreinen in de nacht van vrijdag op zaterdag. Deze nieuwe nachttreinen bieden een extra late reismogelijkheid vanuit Groningen naar Amsterdam en vanuit Utrecht naar Groningen. De nachttreinen stoppen op alle stations tussen Groningen en Zwolle, zodat deze ook aantrekkelijk zijn voor o.a. uitgaanspubliek en schouwburgbezoekers. De nachttrein naar Amsterdam biedt aansluiting op het nachtnet van de Randstad, zodat vroege vluchten vanaf Schiphol bereikbaar worden per trein. De nachttrein Groningen Drenthe is een pilot voor een periode van twee jaar. Op basis van reizigersgegevens besluiten we aan het eind van deze periode over de voortzetting van de nachttreinen.

12 **Snellere bussen in en om Emmen**

De gemeente Emmen werkt aan een reconstructie van de Boermarkeweg. Hiermee kan een aantal buslijnen in Emmen worden versneld. Daarnaast



bereiden we een reconstructie voor van de Van Schaikweg tot OV-as. In combinatie met de P+R Meerdijk zal dit leiden tot een versterking van de functie van de Van Schaikweg tot OV-as. In bredere zin voert Emmen daarnaast een onderzoek uit naar het huidige OV-netwerk in en rond de stad.

13 Meer busbanen en nieuwe busstations

We nemen de komende jaren een flink aantal maatregelen om de doorstroming van bussen te verbeteren en reistijden te verkorten. Zo krijgt Groningen vrije busbanen op de Kastanjelaan/Eikenlaan, Zonnelaan, Zernikelaan en Kolendrift en komen er busbanen op de A28 en bij Peizermade. Op de Stationsweg en op enkele noord-zuidverbindingen verbeteren we de doorstroming. In Leeuwarden richten we de Drachtserweg en het Europaplein opnieuw in en ook in Drachten en Heerenveen worden maatregelen genomen om bussen beter te laten doorstromen.

In 2016 en 2017 worden daarnaast verschillende verbeteringen gerealiseerd in de HOV-as West in Groningen. Het gaat om de verlenging van Paterswoldseweg tot Emmaviaduct, de tunnel Eemsgolaan en de aanpassing van de rotondes Hoogkerk. Ook wordt de Qlink-lijn Groningen-Roden verbeterd.

In de busverbindingen die niet onder het HOV-netwerk vallen voeren we verschillende verbeteringen door. Bijvoorbeeld vernieuwingen van de busstations van Haren, Winsum, Bedum, Norg, Hoogezand-Sappemeer en Assen-Kloosterveen, Groningen (Hoofdstation), Assen, Coevorden en Emmen en infrastructurele ingrepen in onder meer Hoogezand, Bedum, Assen en aan de N360 Appingedam-Groningen. Nieuwe busstations in Groningen (Hoofdstation), Assen, Coevorden en Emmen.

NIEUWE AFSPRAKEN

14 Meer samenhang trein en bus in de regio Groningen-Assen

Vanaf mei 2017 rijden er in de ochtend- en avondspits zes treinen per uur tussen Groningen en Assen, waarvan er vier ook stoppen op de tussengelegen stations.

Een werkgroep brengt de samenhang in beeld tussen deze treindienst en bestaande buslijnen in de regio Groningen-Assen en doet voorstellen voor mogelijk efficiencywinst in het OV-netwerk.

Voor een succesvolle introductie van de spitspendel tussen Groningen en Assen dienen potentiële reizigers goed te worden geïnformeerd. Een werkgroep met inbreng van ondermeer NS, Groningen Bereikbaar en gemeenten en provincies gaat zorgen voor een effectieve en goed afgestemde gezamenlijke promotie.

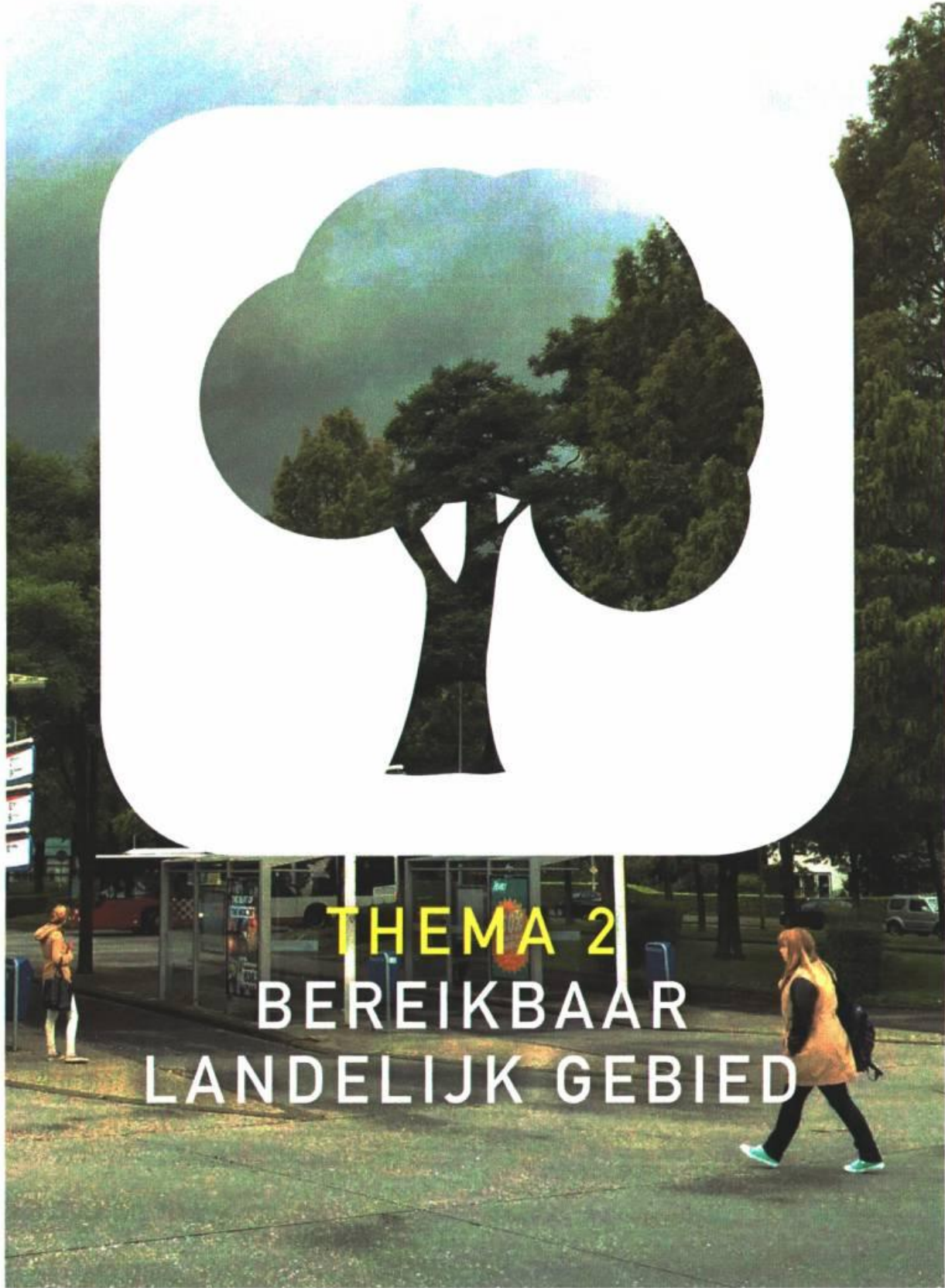
De invoering van extra Sprinters tussen Assen en Groningen maakt het eventueel mogelijk op dit baanvak op termijn nieuwe stations te realiseren. Daarmee behoudt de reguliere Sprinter Groningen-Zwolle zijn snelheid en dus zijn aantrekkelijkheid.



BERT BOERMAN

gedeputeerde Overijssel

“Met onze partners werken wij nauw samen aan snellere en betere treinverbindingen waaronder de spoorverdubbeling tussen Zwolle en Herfte. Hierbij kijken wij ook naar de mogelijkheid en haalbaarheid van een station in Staphorst.”



THEMA 2
BEREIKBAAR
LANDELIJK GEBIED

RECENTE RESULTATEN

Groei en krimp in het busvervoer

In de afgelopen jaren hebben we op enkele busverbindingen een groei van het aantal busreizigers gezien. Op andere lijnen dalen juist de reizigers-aantallen. Het beeld is dat belangrijke streeklijnen tussen grote kernen groeien. Op buslijnen die als voornaamste functie de ontsluiting van het platteland hebben, neemt het aantal reizigers juist af. Naar verwachting zet deze ontwikkeling zich de komende jaren door: 'dikke lijnen' worden dikker, 'dunne lijnen' worden dunner.

- OV knooppunt Gieten
- Aanleg ketenvoorzieningen bij haltes



LOPENDE PROJECTEN

15 Innovatieve oplossingen voor een bereikbaar landelijk gebied

In delen van Noord-Nederland hebben of krijgen we te maken met vergrijzing, ontgroening en afname van de bevolking. Het is van belang dat deze regio's goed bereikbaar blijven en dat – indien voorzieningen als zorg, onderwijs en detailhandel verdwijnen – de voorzieningen elders goed bereikbaar blijven. Rijk en regio zijn hiertoe samen een MIRT-studie ('Anders Benutten') gestart.

In 2016 hebben de 35 Groningse en Drentse gemeenten, ondersteund door Provincies Drenthe en Groningen en OV Bureau Groningen Drenthe, een projectorganisatie Publiek Vervoer opgericht met als doel meer samenhang en afstemming tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De provincie Fryslân is ook een aantal initiatieven gestart om te zoeken naar innovatieve ideeën voor vervoer op het platteland, waaronder Bûtenút foarút! en de Regiecentrale Noordoost-Fryslân. En de recent door de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe ondertekende intentieverklaring autonoom vervoer Noord-Nederland biedt juist hiervoor ook goede oplossingen. Het Rijk kan de door de regio ingezette koers ondersteunen met kennis, wetgeving, organisatiekracht en financiën. Verder bekijken we in het kader van 'Anders Benutten' hoe in krimpgebieden de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen het best gewaarborgd kan worden. We kijken daarbij aan de hand van pilots voorbij de grenzen van OV en zelfs voorbij die van mobiliteit: ook oplossingen via ICT of in de sfeer van locatie van voorzieningen worden bekeken.

Bij het zoeken naar oplossingen passen we de uitgangspunten toe van 'Beter Benutten':

het direct betrekken van bedrijfsleven en zorginstellingen, het aanspreken op eigen gedrag en verantwoordelijkheden en het zoeken naar niet traditionele (infrastructuurele) maatregelen als informatievoorziening en inrichting. Zo kunnen bijvoorbeeld ook ICT en instrumenten als apps en sociale media deel van de oplossing vormen. Ook kijken we naar het eigen probleemoplossend vermogen van (groepen van) inwoners en eventuele juridische belemmeringen. Passend bij het 'Living Lab'-gedachtegoed voeren we innovatieve pilots en experimenten uit.

16 Bundeling vervoersstromen voor toekomstvast OV

Naast efficiëntere inzet van het OV en de bundeling van doelgroepenvervoer, streven we naar versterking van 'dikke' OV-lijnen in combinatie met het realiseren van ketenvoorzieningen. Zo ontstaat snel OV tussen stedelijke kernen onderling en tussen die kernen en het platteland. De ervaring leert dat dergelijke lijnen hoog gewaardeerd worden en groeipotentie hebben. Keerzijde is dat delen van het platteland zonder nadere maatregelen zonder OV komen te zitten. Mogelijke witte vlekken die zo in het landelijk gebied ontstaan kunnen we samen met gemeenten oplossen door het bieden van maatwerk. Daarbij gaat het om een op elkaar afgestemde combinatie van de 'onderkant' van het OV: De ontsluitende, langzame, laagfrequente, matig bezette lijnen, die soms op afroep dunbevolkte gebieden bedienen.

NIEUWE AFSPRAKEN

17 Moderne voorzieningen Friese OV-plushaltes en HUB Groningen Drenthe

Het realiseren van fysieke plekken waar al het vervoer onderling en op de 'dikke' lijnen aansluit, denk aan de in Fryslân te realiseren OV-plushaltes. Deze zullen goede overstapvoorzieningen en reisinformatie bieden, ook voor de auto en de (e-)fiets. Voor dergelijke knooppunten moeten we specificeren welke voorzieningen daarbij horen. Een pilot met fietskluisen past bij een degelijke voorziening.

Een vergelijkbare ontwikkeling vindt plaats in Groningen en Drenthe onder de noemer Hub Groningen Drenthe. Ca. 55 OV-knopen zullen worden opgewaardeerd tot 'Hub'. Deze punten vervullen een belangrijke schakel in de samenwerking tussen OV en Publiek vervoer (de naam voor door

gemeenten geregisseerde mobiliteitsvormen) en faciliteren voor- en natransport per eigen - of deel-vervoer. Naast de mobiliteitsfunctie moeten de Hubs, door actieve participatie van gemeenten, wegbeheerders en omgeving positief bijdragen aan de leefbaarheid.

18 Mobiliteitscentrale voor slimme combinaties van OV

De niet-fysieke wijze om alle vormen van vervoer bijeen te brengen is een mobiliteitscentrale, van waaruit slimme vervoercombinaties kunnen worden gemaakt en ritplanning en -toewijzing plaatsvindt. De mobiliteitscentrale vervult ook de 'makelaarsfunctie' tussen beschikbaar vervoer en de vraag vanuit de reiziger. Een pilot met zo'n centrale gaat in augustus 2017 van start in Noordoost-Fryslân.





THEMA 3

INVESTEREN IN STATIONS EN ANDERE KNOOPPUNTEN

RECENTE RESULTATEN

- ✓ Modernisering en uitbreiding capaciteit station Zwolle
- ✓ Nieuw stations Groningen Europapark, Emmen Zuid en Veendam
- ✓ Start vernieuwing meubilair en wachtruimtes op de stations
- ✓ P+R-knooppunten rondom stad Groningen (incl. Tangentlijnen)
 - Knooppunt Gieten
 - Knooppunt Borger



LOPENDE PROJECTEN

19 Groningen: meer treinen op een modern en ruim station

Er komen steeds meer reizigers op station Groningen. Elke dag stappen er 33.000 mensen in of uit een trein en dit aantal groeit naar schatting naar 44.000 in 2030. Om de treinverbindingen te verbeteren en meer treinen te laten rijden, moeten de sporen worden aangepast.

De dienstregeling is al behoorlijk geïntensiveerd. Om het spoornetwerk verder te verbeteren treffen we verschillende maatregelen:

- Uitbreiding naar vier sporen tussen station Groningen en station Groningen Europapark.
- Station Europapark krijgt een extra perron.
- De treinen uit Roodeschool en Delfzijl worden doorgetrokken naar Veendam en Bad Nieuweschans (en omgekeerd). Dit bespaart een flink aantal reizigers een overstap.
- Het opstel terrein wordt verplaatst naar 'De Vork' in de gemeente Haren.
- Er komen per uur twee extra treinen tussen Groningen en Assen.
- Een aantal treinen krijgt een eigen spoornetwerk.
- Onder het station komen drie tunnels: voor reizigers, fietsers en bussen.
- Uitbreiden fietsparkeercapaciteit Hoofdstation Groningen
- Verplaatsen busstation Hoofdstation Groningen naar zuidzijde

In 2021 moet het hele project klaar zijn. Verder doen de provincie en de gemeente Groningen een verkenning naar een nieuw te ontwikkelen station Vinkhuizen.

20 Nieuw station en stationsomgeving Assen

Assen was geruime tijd de snelst groeiende stad in het Noorden; de groei is gepaard gegaan met meer woon- en werkverkeer. Daarom is het noodzakelijk dat ook het spoor en station in Assen meegroeien. Eerst is het spoor aan de beurt. Om het spoor betrouwbaarder te maken halen we bijvoorbeeld zeven wissels weg. Dat maakt de kans op storingen kleiner en treinen kunnen dan bovendien sneller aankomen en vertrekken. Voor de extra sprinters tussen Assen en Groningen komt er een extra perron.

Ook het station wordt grondig vernieuwd. Er komt een nieuw stationsgebouw met een nieuwe fietsstalling, met liften en met een langer perron 1, zodat daar ook Intercity's kunnen stoppen. Verder verbeteren we de huidige fietstunnel.

De aanpak van het stationsgebied is onderdeel van Assens omvangrijke programma FlorijnAs waarmee de stad zich klaar maakt voor de toekomst. Betere bereikbaarheid, soepele doorstroming van het verkeer en ontwikkeling van natuur, recreatie, wonen en werken. In 2014 zijn de werkzaamheden voor het spoor in Assen gestart. Naar verwachting wordt het nieuwe stationsgebouw in het voorjaar van 2018 in gebruik genomen.

21 Meer treinen in Leeuwarden, vernieuwing stationsgebied

Leeuwarden werkt aan vernieuwing van het trein- en busstation en het stationsgebied. We vergroten de capaciteit van het stationsgebouw en we verfraaien het gebouw, het voorplein en de looproutes naar de stad. De fietsstalling krijgt een fors uitbreiding. Om invoering van een kwartierdienst

Leeuwarden-Sneek in de spits mogelijk te maken wordt het emplacement heringericht. Dat vergemakkelijkt ook het onderhoud aan NS-treinen. De werkzaamheden worden gecombineerd met het uitvoeren van groot onderhoud, waarbij we ook de wissels op het emplacement vernieuwen.

In 2018 is Leeuwarden Culturele Hoofdstad van Europa en verwachten we veel extra bezoekers in Leeuwarden en de rest van Fryslân. We willen dat de reiziger dan soepel van en naar Fryslân kan reizen, zo min mogelijk gehinderd door werkzaamheden.

22  Verkenning nieuw station Leeuwarden
Werpsterhoeke

Nieuwe woongebieden als Nieuw Stroomland en stadsdeel De Zuidlanden trekken

meer mensen naar Leeuwarden en omgeving. Daarom is er een nieuw station gepland op de lijn Leeuwarden-Zwolle: Leeuwarden Werpsterhoeke. Reizigers krijgen hiermee een rechtstreekse treinverbinding met Leeuwarden en Zwolle. Het station is ook een P+R-locatie. Onderdeel van het station Werpsterhoeke zijn twee onderdoorgangen, een voor fietsers en voetgangers en een voor auto's, vrachtwagens en landbouwverkeer. De onderdoorgang voor fietsers en voetgangers is tevens bedoeld voor de ontsluiting van de treinperrons. Het station en de onderdoorgangen worden gefaseerd aangelegd. In 2017 zijn de onderdoorgangen gerealiseerd. Na 2018, als De Zuidlanden en Nieuw Stroomland verder ontwikkeld zijn, volgt de bouw van het station.



JOHANNES KRAMER

gedeputeerde Fryslân

“Deze ontwikkelagenda gaat niet alleen over spoor maar ook over ander OV. Al het openbaar vervoer moet door de reiziger als één geheel ervaren worden. Ontwikkelingen in Fryslân zijn de extra sneltrein Groningen-Leeuwarden, die vanaf 2019 rijdt, maar ook de mobiliteitscentrale die in Noordoost-Fryslân komt. Dit is een centrale die vraag en aanbod bundelt. In het Noorden trekken we als het om OV gaat nadrukkelijk gezamenlijk op. Samen zorgen we ervoor dat het OV spoort.”

23  Verkenning mogelijkheid station Staphorst

De gemeente Staphorst en de provincie Overijssel onderzoeken samen met NS en ProRail de mogelijkheid en haalbaarheid van een station in Staphorst. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de inpassing in de dienstregeling, de vervoerwaarde en de exploitatiekosten. Ook wordt hierbij de spoortechische en ruimtelijke inpassing van een station meegenomen. De komst van een mogelijk station Staphorst is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de derde en vierde trein Zwolle-Leeuwarden.

24  Herinrichting van stationsgebieden Emmen en Coevorden

In 2016 is een verkenning gestart naar de herinrichting van het stationsgebied van Emmen-centrum. In deze verkenning wordt onder meer gekeken naar de locatie en de capaciteit van de parkeerfuncties voor fietsen en auto's en naar de looproute van het station naar het stadscentrum. Voor station Emmen Zuid is afgesproken dat uiterlijk in 2017 de P+R-functie fors wordt uitgebreid met 150 parkeerplaatsen.

In Coevorden leggen we een nieuwe spoorbrug aan zodat er een rechtstreekse aansluiting ontstaat van Zwolle op de Euroterminal. Hierdoor wordt het rangeren van goederenterreinen verplaatst van het centrum van Coevorden naar het Europark. Dit biedt ruimte om het stationsgebied opnieuw in te richten. Het moet een aangenaam en veilig verblijfsgebied worden voor zowel bewoners als bezoekers. Belangrijke onderdelen zijn een nieuwe interwijkverbinding via een voetgangerstunnel, uitbreiding van de fietsenstalling, een nieuw en toegankelijk busstation en een opwaardering van de openbare ruimte. Ook kijken we naar mogelijke verbeteringen van het stationsgebouw. De Spoorboog zal begin 2017 in gebruik genomen worden.

25  Investeren in meer en beter OV in en rond Zwolle

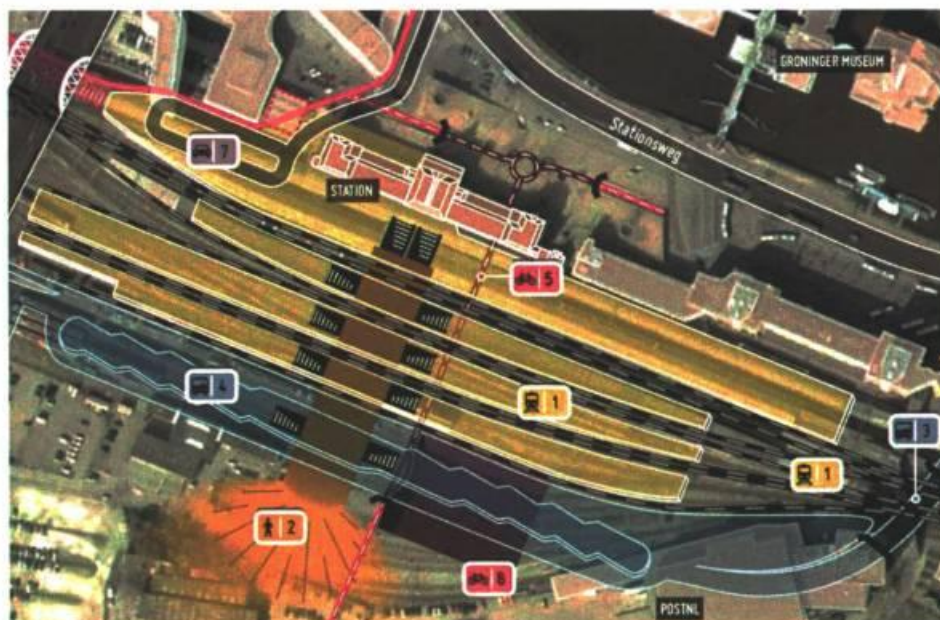
In de regio Zwolle realiseren we in 2017 de elektrificatie van het traject Zwolle-Kampen. Ook wordt dan het nieuwe station Zwolle Stadshagen geopend. In 2018 volgt de verplaatsing van het busstation bij station Zwolle. Om te zorgen voor een beter openbaar vervoer zullen we in de komende jaren een aantal busconcessies in de regio Zwolle aanpassen.

26  Betere voorzieningen, ook op en rond kleinere stations

De partners werken op dit moment en in de komende jaren aan het opknappen van tientallen kleinere treinstations en stationsgebieden in Noord-Nederland. We investeren in een aangenamer verblijf op het station, een aantrekkelijke stationsomgeving en goede voorzieningen voor reizigers. Concreet gaat het bijvoorbeeld om het moderniseren van stationsoutillage, meer verwarmde wachtruimtes, nieuwe horecavoorzieningen en opgeknapt stationspleinen. Onder meer op de stations van Delfzijl, Haren, Sneek, Hoogeveen, Meppel en Winschoten zullen de reizigers veel verbeteringen ervaren.

27  Uitbreiding en modernisering P+R voorzieningen

We breiden het aantal P+R voorzieningen uit, onder meer rondom de stad Groningen: uiterlijk begin 2017 worden de nieuwe P+R locaties Reitdiep, Leek A7 en Meerstad opgeleverd en worden de P+R locaties Hoogkerk en Zuidhorn uitgebreid. Ook treffen we voorbereidingen voor een nieuw transferium De Punt en een nieuwe P+R bij Winschoten. Fryslân krijgt nieuwe transferia bij Drachten Oost en bij treinstation Feanwâlden. Bij Drachten Nijtap komt een 'plushalte'. Daarnaast nemen we op verschillende plekken kwaliteitsmaatregelen voor de P+R terreinen, bijvoorbeeld op het terrein van sociale veiligheid, reisinformatie, fietsen-



stallingen en comfort. Ook zorgen we voor verbetering van de reistijden tussen de transferia en de verschillende bestemmingen in de stedelijke gebieden. Deze verbeteringen worden gefaseerd uitgevoerd en zijn uiterlijk in 2018 gereed.

28 Investeren in busstations en bushaltes

In Fryslân vernieuwen we in de komende jaren een aantal busstations. Het gaat in elk geval om de busstations in Leeuwarden, Bolsward, Drachten, Heerenveen en Sneek. Ook knooppunt Joure wordt aangepakt in combinatie met de bouw van een nieuw busstation.

Gemeente en provincie Groningen kijken naar de toegankelijkheid van het busstation van het Hoofdstation Groningen en een

mogelijke verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde. Tevens vindt een verkenning plaats naar de aanleg van een representatief internationaal busstation in de nabijheid van het Hoofdstation. Ook voor het busstation van Groningen Noord staat een opwaardering gepland.

Niet alleen in busstations, maar ook in bushaltes zullen we de komende jaren fors investeren. Ook de aanleg van circa 35 ketenknoppunten in Fryslân gaat gepaard met het opwaarderen van bestaande bushaltes. Groningen en Drenthe kijken hierbij tevens naar verduurzaming van het materiaalgebruik voor bushaltes. In Zwolle wordt een busbrug gebouwd waarmee het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde van het station.

NIEUWE AFSPRAKEN

29 Steeds betere verbindingen en aansluitingen

Voor een optimale deur-tot-deur reis is het van belang dat verbindingen met een overstap goed op elkaar aansluiten. De vervoerspartners maken hierover daarom in de concessies en in het ontwerp voor een nieuwe dienstregeling onderlinge afspraken. Zwolle behoort tot de vier grootste overstapknopen van Nederland en is van groot belang voor het Noorden. Verbeteringen van de aansluiting tussen Hoofdrailnet en Regionaal spoor zijn voor de knopen Zwolle, Groningen en Leeuwarden meegenomen in het herontwerp van de dienstregeling 2017 van NS. In 2022 is een volgend herontwerp voorzien voor de

dienstregeling op het spoor: hier zullen we kijken naar nieuwe mogelijkheden voor snellere verbindingen en betere overstapknopen, bijvoorbeeld doordat er nieuwe infrastructuur beschikbaar is gekomen.

30 Nieuw station Hoogkerk

In Groningen vindt verreweg de grootste reizigersgroei plaats op de korte afstand: binnen een cirkel van circa 15 kilometer rondom de stad. Het voor de extra sneltrein Groningen-Leeuwarden noodzakelijke dubbelspoor in Hoogkerk leggen we zo aan dat het zonder aanpassingen aan het spoor mogelijk is om ook een station in Hoogkerk aan te leggen. Hierdoor kunnen de spitspendel Groningen-Zuidhorn en de



TON ETTEMA

Voorzitter ROCOV Fryslân

“Vanuit het reizigersbelang pleit ik in het kader van de ontwikkelagenda voor een substantiële versnelling van de reistijd tussen het Noorden en de Randstad. Met de komst van de Hanzelijn zou daar uitvoering aan worden gegeven. Het verdient daarom aanbeveling om in de Landelijke OV- en Spoortafel op korte termijn een concreet plan met een meer harde uitvoeringstermijn te laten vaststellen.”

stoptreinen Groningen-Leeuwarden hier stoppen. Samen met alle partners bekijken we het beste ontwerp voor het nieuw te realiseren station Hoogkerk.

31  Comfortabel en efficiënt overstappen

Op knooppunten komen meerdere vormen van (openbaar) vervoer samen. We willen ervoor zorgen dat ze zo op elkaar zijn afgestemd dat de reiziger een snelle, makkelijke en comfortabele overstap heeft, in combinatie met de juiste voorzieningen. Soms is er in de dienstregeling een knelpunt waardoor we de gewenste aansluitingen nu nog niet overal kunnen bieden. In dat geval zijn er infra- en/of doorstromingsmaatregelen nodig om eerder op een knooppunt te zijn en de aansluiting toch te realiseren.

Knooppunten zijn ook de plekken waar onderdelen van een totale reis ('de keten') op elkaar kunnen worden 'aangeklikt'. Onmisbaar zijn daarom voorzieningen voor verschillende vormen van voor- en natransport (zoals Kiss+Ride, fietsenstalling, OV-fiets, (Zone)taxi en/of aanvullende busdiensten). Aanvullende vormen van publiek vervoer kunnen op knooppunten op het HOV- en basisnet aansluiten.

32  Doorontwikkelen OV-fiets (park en bike)

De fiets maakt onderdeel uit van de totale mobiliteitsketen. Veel mensen fietsen een deel van hun reis van of naar de stad; of ze nu gebruik maken van de auto, bus of trein. Op alle Groninger P+R terreinen, stations en belangrijke haltes maken we het aantrekkelijker om over te stappen van auto, trein of bus naar de fiets.

We gaan fietsverbindingen verbeteren van de P+R terreinen naar de stad. En we gaan OV-fietsen aanbieden voor forensen, in combinatie met fietskluizen en hoogwaardige fietsenstallingen. Ook denken we eraan om e-bikes aan te bieden.

33  Fietsenstallingen bij stations

Overheden, ProRail en NS zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor voldoende en kwalitatief goede mogelijkheden om fietsen bij stations te stallen. In de MIRT-uitvoeringsagenda is afgesproken om tellingen uit te voeren naar het gebruik van fietsroutes en fietsvoorzieningen op OV knooppunten. Op basis van de onderzoeksresultaten formuleren we kwaliteitscriteria voor de fietsroutes naar en voorzieningen op de knooppunten.





THEMA 4

GOEDE VERBINDINGEN
MET ANDERE REGIO'S

RECENTE RESULTATEN

✓ Hanzelijn

Een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Nederland per spoor was de totstandkoming in 2012 van de Hanzelijn, de verbinding tussen Lelystad en Zwolle.

Met ingang van de NS-dienstregeling 2013 rijden over deze lijn de Intercity's vanuit Leeuwarden en Groningen naar Amsterdam Zuid en Schiphol en verder naar Den Haag Centraal. Dit betekent dat de reistijd tussen Randstad enerzijds en Zwolle en Noord-Nederland anderzijds is verminderd. Reizigers uit Groningen of Zwolle zijn gemiddeld twintig minuten sneller op Schiphol dan voorheen, van en naar

Leeuwarden doet de trein er twaalf minuten korter over.

Ten behoeve van de aanlanding is van de Hanzelijn is station Zwolle uitgebreid met een vierde perron. Om de toegenomen aantallen reizigers goed te kunnen verwerken is de perrontunnel verbreed van 5 naar 17 meter.



LOPENDE PROJECTEN

34 Kortere reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad

We kunnen de reistijd in onze regio verkorten door aanpassingen in het spoor (bijvoorbeeld boogaanpassingen bij Hoogeveen en Assen) maar ook door te rijden met hogere snelheden (> 140 km/h). Dat is ten noorden van Zwolle echter niet mogelijk zonder invoering van het nieuwe Europese beveiligingssysteem ERTMS en ingrijpende en kostbare aanpassingen van de infrastructuur. Voor het traject Zwolle-Groningen bijvoorbeeld lopen de ingeschatte kosten op van € 0,5 tot € 1 miljard.

Snelheidsverhoging op grote delen van het traject Den Haag-Schiphol-Almere-Zwolle (waar 'onze IC's' rijden) is echter wel tegen overzienbare kosten mogelijk. Hiervoor bieden de volgende (rijks)maatregelen aanknopingspunten:

- Wijzigingen in de NS dienstregeling: in het dienstregelingsontwerp 2017 wordt de reistijd verkort door het schrappen van Duivendrecht als IC-stop en verbeteren de overstaprelaties in Zwolle, Groningen en Leeuwarden.
- OV SAAL: maatregelen op de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad, zoals de aanleg van inhaalsporen bij Weesp, kunnen leiden tot een afname van de reistijd tussen bijv. Groningen en Schiphol tot circa 2 uur (nu: 2:11 uur).
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu investeert in de periode tot 2028 in de 'brede Randstad' in de aanleg van ERTMS. Hiermee ontstaat meer capaciteit op het spoor: treinen kunnen met hogere snelheid (> 140 km/u) en korter op elkaar

rijden. In Noord-Nederland zijn vooralsnog geen investeringen in ERTMS voorzien. Voor de 'noordelijke Intercity's' is het echter wel van belang dat de lijn Zwolle-Lelystad-Schiphol-Den Haag wordt voorzien van ERTMS. Dit maakt het hier mogelijk zonder grote extra investeringen in de infrastructuur 160 km/u te gaan rijden (en op de Hanzelijn 200 km/u).

- Aanschaf nieuw materieel NS: nieuwe treinen die geschikt zijn voor ERTMS en hogere snelheden.
- OV Toekomstbeeld: Door een stevige inbreng vanuit Noord-Nederland in dit project proberen we te waarborgen dat de verbindingen van de grote kernen in Noord-Nederland met die in de Randstad (en in Noord-Duitsland) goed blijven, dan wel verbeterd worden. Het traject biedt ook de mogelijkheid om opnieuw een internationale 'HSL Noord' (Zuiderzeelijn) te agenderen.

35 Naar een snellere treinreis tussen Groningen en Bremen

Het project 'kwaliteitsverbetering van de spoorlijn Groningen-Bremen' (Wunderline) is ontstaan vanuit een ambitie om een goede verbinding te realiseren tussen Amsterdam, Groningen, Bremen en Hamburg. Het project wil belangrijke economische- en sociale regio's op een Europese schaal verbinden en kansen bieden voor duurzaam en innovatief transport. Het project vergemakkelijkt kennis en cultuuruitwisseling in het Noorden van Duitsland en Nederland en kan een katalysator zijn voor de groei van de economie en werkgelegenheid. Een middel is de reistijd terug te brengen naar rond de twee uur en het comfort te verhogen, zodat meer mensen

met de trein gaan reizen. Op dit moment is het niet mogelijk om met de trein tussen Groningen en Leer te reizen. Vanwege de aanvaring met een vrachtschip is het beweegbare deel van Friesenbrücke zwaar beschadigd. Duitsland zet in op herstel van de brug binnen vijf jaar (2021).

36  **Nieuwe treinverbindingen tussen Zuidoost-Drenthe en Duitsland**

In 2015 is door de deelstaat Nedersaksen besloten om de bestaande Bentheimer Eisenbahn tussen Bad Bentheim en Neuenhaus op te waarderen van goederenlijn tot reizigerslijn. Gepland is dat in 2018 de eerste treinen op dit traject gaan rijden. Daarmee wordt de stad Nordhorn, met ruim 53.000 inwoners, weer aangesloten op het spoorwegnet voor personenvervoer. Dit biedt kansen voor het doortrekken van de verbinding voor grensoverschrijdend

personenvervoer via Emlichheim en Coevorden richting Emmen en de aantakking op het Duitse Fernnetz via het spoor-knooppunt Rheine met van daar uit directe verbindingen naar Berlijn, Emden en het Roergebied.



NIEUWE AFSPRAKEN

- 37  **Optimaliseren busverbinding Fryslân-Noord-Holland**
Fryslân en Arriva kijken samen naar de optimale route van de busverbinding van Fryslân met Noord-Holland via de Afsluitdijk. Daarbij kijken we vooral naar mogelijke snelheidsverbetering op het Friese deel van de route. Voor de langere termijn houden Fryslân, Noord-Holland en de vervoerders de opzet van deze busverbinding tegen het licht.
- 38  **Openbaar vervoer ten behoeve van grensoverschrijdende economie en arbeid**
Samen met verschillende ministeries, provincies en Euregio's is een actieboek grensoverschrijdende economie en arbeid opgesteld. Binnen één van de uit te werken

thema's – Mobiliteit – is geconstateerd dat in de grensregio's een fijnmazig grensoverschrijdend openbaar vervoersysteem vaak ontbreekt. Er zijn weliswaar grensoverschrijdende treinverbindingen (Enschede-Münster, Groningen-Leer) maar regionale busverbindingen houden over het algemeen op aan de grens. Daardoor is de bereikbaarheid van bedrijven voor werzoekenden en stagiaires die zijn aangewezen op OV vaak een probleem. Om banen en stageplaatsen in het grensgebied beter bereikbaar te maken willen we investeren in grensoverschrijdende busverbindingen. Bijvoorbeeld door het ontwikkelen van nieuwe verbindingen, door bestaande buslijnen een grensoverschrijdende route te laten rijden, of door overstapmogelijkheden te creëren met



THEA KOSTER

Wethouder Leeuwarden

“Leeuwarden is in 2018 Culturele Hoofdstad. Dat vraagt om een uitstekende bereikbaarheid en een gastvrij ontvangst voor de vele bezoekers die met het OV de stad aan zullen doen. Daarom wordt er flink geïnvesteerd en hard gewerkt aan het vernieuwen van de hele stationsomgeving met goede voorzieningen voor gasten en forensen.”



goede overstapfaciliteiten en acceptabele overstaptijden. Daar horen ook toegankelijke en op elkaar afgestemde tickets en tarieven bij. We onderzoeken nu alle mogelijkheden daarvoor.

- 39  **Sneller van en naar de Randstad** Noord-Nederland heeft de ambitie om de reistijd tussen het Noorden en de Randstad verder te verkorten. In de nieuwe dienstregeling 2017 is een kleine stap gezet – drie minuten sneller in Den Haag – door een herontwerp en het overslaan van station Duivendrecht. Doordat de treinen tussen Den Haag en Leeuwarden korter halteren in Zwolle, wordt deze verbinding 6 minuten sneller. Een mogelijk volgende stap is het benutten van de maximum rijsnelheid van 200 km/u op de Hanzelijn. NS heeft aangegeven dat er niet eerder dan in 2020 met deze snelheid gereden gaat worden. Bij de instroom van nieuw Intercity materieel – dat in tegenstelling tot de huidige Intercity's 200 km/u kan rijden – zijn er nieuwe mogelijkheden om de gewenste reistijdversnelling te realiseren. Ook

verdere infrastructuraanpassingen kunnen hieraan mogelijk bijdragen. Te denken valt aan het aanleggen van overloopwissels bij Hattemerbroek, zodat de treinen die over de Veluwe- en de Hanzelijn rijden, gelijktijdig in Zwolle kunnen aankomen en vertrekken. Onder andere aan de OV- en Spoortafel zullen de partners in Noord-Nederland de mogelijkheden van een en ander bespreken.



THEMA 5

ZORGeloos REIZEN

RECENTE RESULTATEN

OV tot aan de voordeur

Soms willen of kunnen reizigers niet met bus, fiets of auto van of naar huis. Om deze groep toch van het OV gebruik te laten maken, is het van belang dat er in aanvulling op het netwerk van bus en trein ook betaalbare alternatieven zijn voor het vervoer per taxi.

Arriva en NS bieden beide een taxivoorziening aan die reizigers van en naar een station of bushalte brengt. In Fryslân bieden Arriva en Qbuzz de Opstapper aan. NS biedt op dit moment de Zonetaxi aan in Leeuwarden, Groningen, Meppel, Zwolle en Heerenveen. Voor Assen en Emmen lopen gesprekken met gemeente en lokale ondernemers.

Samenwerking buitendienststellingen

Bij buitendienststellingen aan het spoor is het van belang dat reizigers hier zo min mogelijk hinder van ondervinden. Vervoerders, overheden en ProRail werken dan ook aan een gezamenlijke invulling van een zo goed mogelijk vervoersysteem bij grootschalige buitendienststellingen vanaf 2017. Ook worden werkzaamheden aan spoor en weg hierbij zo goed mogelijk op elkaar afgestemd.

Aanbod van combitickets

Veel reizigers, met name toeristen en recreanten, stellen het op prijs om combitickets aan te schaffen voor OV naar en toegang tot attracties en evenementen. In de Spoordeelwinkel werken vervoerders met elkaar samen voor een drempelloos aanbod, bijvoorbeeld naar Wildlands Adventure Zoo Emmen of een dagje Groningen.

Sinds januari 2016 is het Niedersachsenticket van de Deutsche Bahn voor de regio Nedersaksen ook geldig vanaf de stations aan de lijn Groningen-Leer.

LOPENDE PROJECTEN

40 Geïntegreerde OV-loketten voor trein en bus

De partners van de OV Ontwikkelagenda streven ernaar dat reizigers zoveel mogelijk op één plek terecht kunnen voor service, reisinformatie en de aanschaf van vervoerbewijzen. Bij voorkeur krijgen reizigers in zo'n 'one stop shop' informatie over alle vormen van OV, waar mogelijk aangevuld met bijvoorbeeld informatie over bezienswaardigheden en evenementen in de regio. We realiseren op het station van Leeuwarden een geïntegreerde service-winkel voor bus en trein. Ook op andere plekken in Noord-Nederland verkennen we de mogelijkheden voor verdere integratie van de dienstverlening.

41 Handen ineen voor promotie OV in Noord-Nederland

We werken samen aan de promotie van het OV bij potentiële nieuwe reizigers. Met

goede informatie en gerichte wervingsacties maken we het aantrekkelijk om kennis te maken met de verschillende vormen van openbaar vervoer in het Noorden. Een voorbeeld van de gezamenlijke promotie van het OV is de actuele online campagne voor alle zomeracties van Arriva (bus en trein) Qbuzz en NS. Ook is in het verleden samen met Poiesz al eens een succesvolle spaaractie voor het OV uitgevoerd.

42 Dynamische reisinformatie over treinen en bussen

Overheden en vervoerders investeren veel in de verbetering van de reisinformatie. Voor alle vormen van vervoer zijn applicaties ontwikkeld met actuele reisinformatie die voortdurend worden doorontwikkeld. Voor bushaltes zijn 461 DRIS-panelen (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) geplaatst in Groningen en Drenthe met actuele informatie voor de busreizigers.



NIEUWE AFSPRAKEN

- 43  **Informatie op maat bij vertragingen**
Een dienstregeling die afgestemd is op overstappende reizigers is ons uitgangspunt. Maar in de praktijk zijn er meerdere knooppunten waar een overstap geboden dient te worden. We zullen keuzes blijven maken welke overstappen we waar kunnen en willen bieden.
Winst is te halen in de mogelijkheid om te communiceren tussen modaliteiten óver en mét overstappende reizigers. Is de trein bijvoorbeeld vertraagd, dan is verbetering mogelijk in het informeren van reizigers over welke overstap ze willen maken en of de betreffende bus dan even kan wachten. Nieuwe ICT-toepassingen bieden hierbij een grote potentie tot verbeteringen.

- 44  **Ontwikkeling OV Toeristenkaart**
Fryslân streeft naar invoering van een gratis toeristische dagkaart, gekoppeld aan overnachtingen. De provincie gaat de behoefte aan een dergelijke kaart onder

toeristen en ondernemers peilen. Als er animo voor is, zal Fryslân aan de vervoerders in Noord-Nederland vragen een voorstel te doen voor zo'n toeristische dagkaart. Mogelijk kan ook worden aangesloten bij de landelijke OV toeristenkaart die op dit moment in ontwikkeling is.

- 45  **Onderzoek naar noordelijke OV trajectkaart**

In de collegeprogramma's van de drie noordelijke provincies is de invoering van een noordelijke trajectkaart voor het OV opgenomen. Het is de vraag of het achterliggende doel, een zo eenvoudig mogelijke reis over de grenzen van concessiebeheerders heen, het best te bereiken is via een trajectkaart of op een andere manier. De vervoerders zullen de vrijheid nemen ook andere varianten te bekijken. We denken daarbij ook na over inpassing in landelijke tarievenkaders, de distributie en de techniek (wel/geen chipkaart).



FLEUR GRÄPER

gedeputeerde Provincie Groningen

“De provincie Groningen heeft de ambitie om koploper te zijn op het gebied van innovatief en duurzaam openbaar vervoer. Daarbij zetten we de komende jaren in op pilots die daar een bijdrage aan kunnen leveren. Bijvoorbeeld op het gebied van autonoom vervoer en het rijden op waterstof.”



THEMA 6
DUURZAAMHEID EN
INNOVATIE

De partners in Noord-Nederland streven naar een steeds duurzamer OV. Elektrische bussen rijden nu al op Schiermonnikoog, we zijn koploper als het gaat om het gebruik van groen gas en vanaf 2018 gaan de treinen van NS voor 100% rijden op door wind opgewekte stroom. In opdracht van Overijssel worden de spoorlijnen Zwolle-Kampen en Zwolle-Wierden geëlektrificeerd. Daarnaast loopt er een onderzoek naar de mogelijkheden om de regionale spoorlijnen in Fryslân en Groningen te vergroenen (elektrificatie, waterstof/batterijen of andere duurzame alternatieven).



LOPENDE PROJECTEN

46 Duurzaam OV op groene en hernieuwbare energie

In het landelijke Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus is het streven vastgelegd om uiterlijk in 2030 of zoveel eerder als mogelijk het regionaal busvervoer volledig emissievrij te maken. Uiterlijk 2025 zijn alle nieuw instromende bussen emissievrij aan de uitlaat en maken ze gebruik van 100% hernieuwbare energie of brandstof, die met het oog op economische ontwikkeling zoveel mogelijk regionaal wordt opgewekt. We hebben in Noord-Nederland (o.a. Energy Valley) veel kennis over energie en er is veel draagvlak, bestuurlijke wil en daadkracht voor verduurzaming van het OV. We nemen

de mogelijkheid tot pilots met groene brandstoffen mee in de in voorbereiding zijnde Concessie(s) 2020.

Een opsomming van de activiteiten:

- In 2016: twee volledig elektrische (zero emission) bussen in Groningen;
- Vanaf 2017: alle bussen op Vlieland, Terschelling en Ameland elektrisch;
- Pilot met oplaadbare bussen, op weg naar 100% elektrische bussen in 2027;
- Aanbesteding kleinschalig vervoer: alle voertuigen vanaf 2017 op groen gas;
- Introductie Qbuzz-waterstofbussen in de reguliere dienstregeling in Groningen.



PAUL DE ROOK

Wethouder Groningen

“Goed openbaar vervoer is voor de bereikbaarheid van Groningen cruciaal. In Fietsstad Groningen is de fiets het belangrijkste vervoermiddel, ook als aanvulling op het openbaar vervoer. Investeringen in goede fietsvoorzieningen en het openbaar vervoer zullen daardoor gezamenlijk meer opleveren dan de som der delen.”

NIEUWE AFSPRAKEN

47  **Terugwinnen remenergie treinen**
Door bij het afremmen van treinen de geleverde remenergie terug te winnen kunnen we een aanzienlijke reductie van het energiegebruik realiseren. De provincies Groningen en Drenthe zullen bij de aanbesteding van de nieuwe concessie voor het regionale spoorvervoer de inbouw van de hiervoor benodigde batterijen ('supercaps') als voorwaarde opnemen.

48  **Onderzoek naar zelfstandig rijdende wegvoertuigen**

Te verwachten technologische vernieuwingen bieden kansen voor vernieuwing van het vervoersysteem. We willen hierin voorop lopen en onderzoek en praktijktests op dit terrein faciliteren. Daarbij gaat het zowel om zelfrijdende treinen en bussen als om mogelijke andere voertuigen van de toekomst.

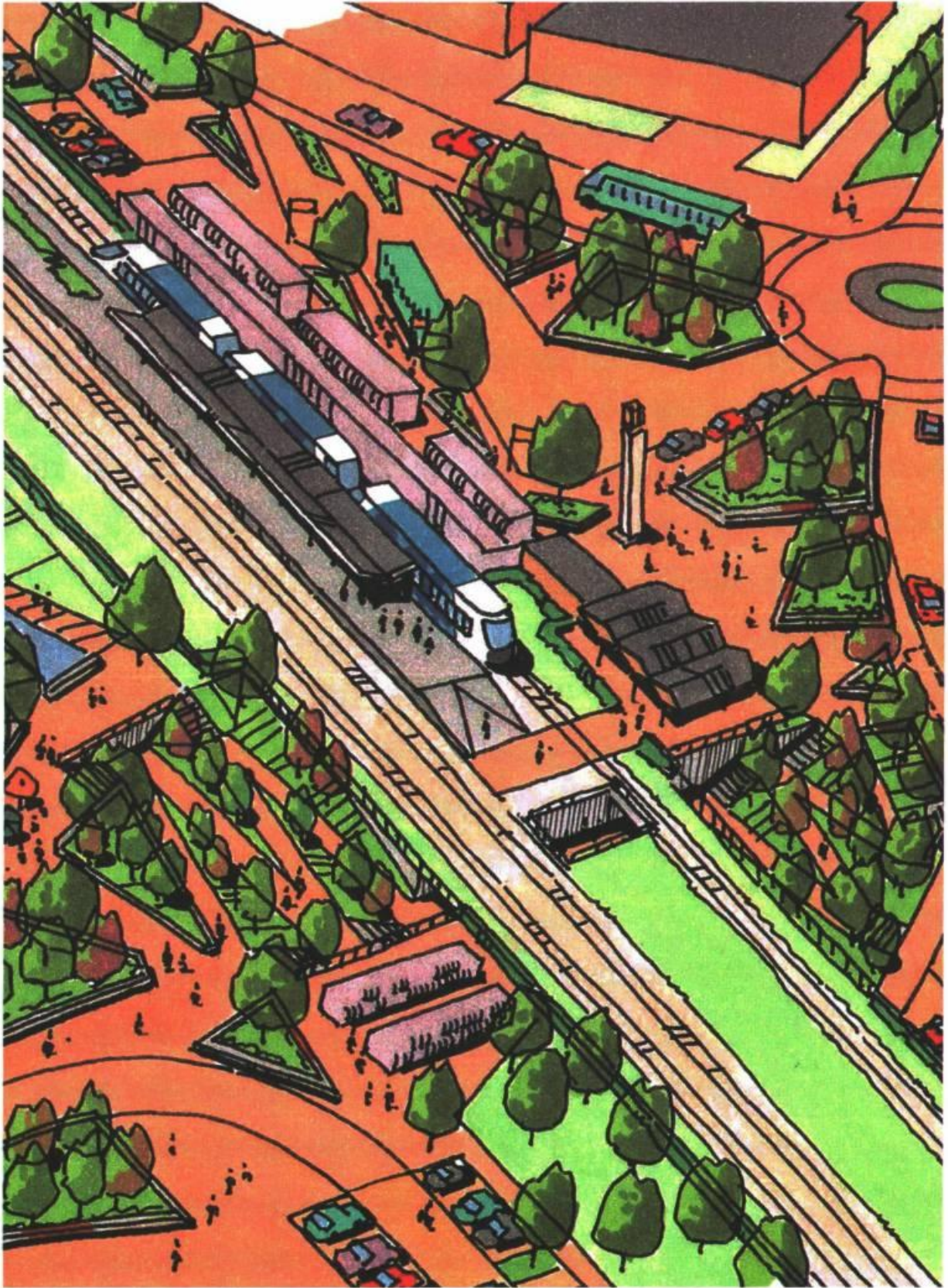
De provincie Groningen onderzoekt de mogelijkheden voor pilots met zelfrijdende busjes en auto's. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren en in elk geval in stand houden van de bereikbaarheid en leefbaarheid van ons platteland. In krimpregio's kan het een goede aanvulling en op termijn mogelijk ook vervanging zijn van het doelgroepen- en taxivervoer. Het biedt daarnaast meer groepen gebruikers (bijvoorbeeld ouderen en blinden/slechtzienden) de kans op een grotere mobiliteit. Noord-Nederland is met zijn relatief rustige (snel)wegen op het platteland en drukker (snel)wegen van en naar bijvoorbeeld de stad Groningen een geschikte pilotregio. Zeker zolang de techniek nog niet zover is om ook in steden volledig zelfstandig te kunnen functioneren.

49  **Pilots met zelfstandig rijdende treinen**
De spoorlijnen in Noord-Nederland zijn als één van de weinige regio's in Nederland voorzien van ATB nieuwe generatie (Automatische treinbeïnvloeding). Hierdoor rijden de treinen in onze regio nu al grotendeels zelfstandig. Bovendien is de reactietijd van de mens bij calamiteiten of onverwachte gebeurtenissen op bijvoorbeeld overwegen altijd trager dan die van techniek.

De provincie Groningen wil graag starten met een pilot voor volledig zelfstandig rijdende treinen. Het kan voor onze regio een interessante investering zijn, ook gezien de knellende exploitatiekosten van de huidige dieseltreinen en de in sommige gevallen krappe dienstregeling. Daarbij leent Noord-Nederland zich beter voor dit soort pilots dan bijvoorbeeld de Randstad. We kunnen hier namelijk het mogelijke uitvallen van een trein buiten de spits opvangen met vervangend busvervoer.

50  **Ruimte voor innovatie in OV-concessies**

Tijdens de looptijd van een concessie aan een OV-vervoerder kunnen zich altijd onvoorziene technische en maatschappelijke ontwikkelingen voordoen. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijk snelle ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. Daarop kunnen we het beste direct inspelen door een concessie niet 'in beton te gieten': Een concessie moet de nodige flexibiliteit kennen en als het ware met een veranderende werkelijkheid kunnen meedemen. We bedenken daarom een manier om deze flexibiliteit in te bouwen bij de voorbereiding van nieuwe OV-Concessies.



DOORKIJK NAAR 2040

Het landelijke project 'OV Toekomstbeeld' werkt aan een gezamenlijke schets van het optimale vervoersysteem voor Nederland tot 2040 en de benodigde stappen hiertoe. Het toekomstbeeld kan bestaan uit scenario's en kansrijke nieuwe oplossingsrichtingen voor het OV van de toekomst. Er is in elk geval aandacht voor verbindingen, knooppunten, reistijden en ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Daarbij hoort ook aandacht voor het platteland en voor innovaties.

De omvang en kwaliteit van het OV dragen bij aan de economie, leefbaarheid en bereikbaarheid van onze regio. Hierin moeten we daarom blijven investeren. Het Noorden levert – onder meer met deze OV Ontwikkelagenda – bouwstenen aan voor het OV Toekomstbeeld. We zorgen voor zowel bestuurlijke als ambtelijke vertegenwoordiging in de projectorganisatie van Netwerk Nederland en we agenderen het thema op de OV- en Spoortafel Noord-Nederland.

Het is daarbij de bedoeling te komen tot een landelijke Ontwikkelagenda, waarvoor de Ontwikkelagenda Noord-Nederland de input biedt.

DE ORGANISATIE VAN DE ONTWIKKELAGENDA

De organisatie in beeld

De OV Ontwikkelagenda is het resultaat van de samenwerking van reizigers, overheden en vervoerders in de OV en Spoortafel Noord-Nederland. De tafel is eindverantwoordelijk voor het up-to-date houden van de OV Ontwikkelagenda en de monitoring van de uitvoering.



Afspraken over onze samenwerking

De OV en Spoortafel Noord-Nederland
De OV en Spoortafel Noord-Nederland komt tweemaal per jaar bijeen. De projecten en afgesproken activiteiten in deze OV Ontwikkelagenda staan bij ieder overleg op de agenda. Ook stelt de landsdelige tafel vast welke acties van belang zijn voor de landelijke OV en Spoortafel.

Dashboard deur-tot-deur

Landelijk is er een dashboard ontwikkeld waarin een aantal aspecten van de deur-tot-

deur reis wordt gemonitord:

- Klantoordeel deur tot deur reizen
- Ketenvoorzieningen
- Gebruiksgemak OV-systeem
- Aansluitingen spoorvervoerders
- Onderlinge aansluitingen bus/tram/ metro/trein
- Reistijd

De informatie uit het Dashboard wordt jaarlijks overzichtelijk en aantrekkelijk gepresenteerd. Op basis van het dashboard bespreken de OV- en Spoortafels de mogelijkheden om waar de prestaties

achterblijven, verbeteracties kunnen worden ondernomen.

Nieuw: het OV congres

We stellen voor om, naast de halfjaarlijkse tafels, eenmaal per jaar een OV Inspiratiedag voor Noord-Nederland te organiseren. Op deze dagen gaan we als overheid, reizigers en vervoerders met elkaar in gesprek over een OV-thema, bezoeken we een OV-project in de regio en/of nodigen we externe sprekers uit die inspiratie kunnen bieden voor de uitvoering van de OV Ontwikkelagenda. Het voorgestelde reizigersonderzoek met ideeën van en voor OV-reizigers in Noord-Nederland, krijgt een centrale plek in het programma.

Projecten en trekkers

De betrokken partijen kiezen – per actie – uit hun midden een trekker die de uitvoering coördineert en hierover rapporteert aan de secretaris van de OV en Spoortafel Noord-Nederland.

Monitoring

Monitoring van de OV Ontwikkelagenda vindt plaats in de reguliere cyclus van de OV en Spoortafel Noord-Nederland. Ieder halfjaar kunnen projecten worden afgevoerd van de lijst en kunnen nieuwe afspraken tussen de betrokken partijen worden toegevoegd. Uiterlijk in 2018 evalueren we gezamenlijk de werkwijze en de effectiviteit van de OV Ontwikkelagenda.



AFKORTINGENLIJST

ATB

Automatische treinbeïnvloeding

CPB

Centraal Planbureau

DRIS

dynamisch reizigersinformatiesysteem

ERTMS

European Rail Traffic Management System

HOV

Hoogwaardig openbaar vervoer

KIM

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

MBO

middelbaar beroepsonderwijs

MER

Milieueffectrapportage

MIRT

Meerjarenprogramma Infrastructuur,
Ruimte en Transport

OV SAAL

Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-
Almere-Lelystad

PBL

Planbureau voor de Leefomgeving

RSP

Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn

SNN

Samenwerkingsverband Noord-Nederland

COLOFON

De OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland
is een gezamenlijke productie van de
deelnemers aan de OV & Spoortafel
Noord-Nederland.

november 2016

Concept, tekstredactie en vormgeving
New Ink communicatie + design, Groningen

De OV Ontwikkelagenda bevat de ambities van overheid, reizigers en vervoerders voor een modern en comfortabel vervoersysteem in Noord-Nederland. Hiermee bereiden we ons voor op veranderingen in het mobiliteitsgedrag van inwoners van Noord-Nederland en maken we afspraken om het OV in het Noorden verder te verbeteren.

De partners van de OV-Ontwikkelagenda

**Samen werken aan excellent
openbaar vervoer**

NOVEMBER 2016