



# Zorgeloos reizen voor iedereen

Visie op het openbaar vervoer in en naar  
Noord-Nederland. Een ontwikkelagenda  
tot 2040 in twee fasen.



## Zorgeloos reizen voor iedereen

Visie op het openbaar vervoer in en naar  
Noord-Nederland. Een ontwikkelagenda  
tot 2040 in twee fasen.



## Inhoudsopgave

|                                                                            |           |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Waarom deze agenda?</b>                                                 | <b>4</b>  |
| <b>Visie en samenwerking</b>                                               | <b>5</b>  |
| Wat willen we bereiken?                                                    | 8         |
| Wat er speelt                                                              | 9         |
| De doelen van deze Agenda                                                  | 12        |
| Een Agenda in twee fasen                                                   | 16        |
| De visie in kaart. Een gelaagd netwerk van openbaar vervoer                | 20        |
| ‘Openbaar Vervoer is veilig en toont zich gastvrij.’                       | 25        |
| <b>De bouwstenen van de Ontwikkelagenda OV in Noord-Nederland</b>          | <b>28</b> |
| De menukaarten van projecten en maatregelen                                | 29        |
| <i>Menukaart 1: Hoogwaardige verbindingen tussen de noordelijke centra</i> | 31        |
| <i>Menukaart 2: Snellere verbindingen met de rest van Nederland</i>        | 39        |
| <i>Menukaart 3: Internationale verbindingen</i>                            | 43        |
| <i>Menukaart 4: Binnenstedelijke groei van mobiliteit</i>                  | 47        |
| <i>Menukaart 5: Een bereikbaar en verbonden platteland</i>                 | 51        |
| <i>Menukaart 6: Zorgeloos reizen: betaalbaar, veilig en gemakkelijk</i>    | 55        |
| <i>Menukaart 7: Innoveren in emissies, veiligheid, exploitatie en data</i> | 59        |
| Voor deze ambitie tekenen wij!                                             | 64        |
| Bedankt!                                                                   | 65        |
| Bijlage                                                                    | 66        |
| Het landelijke Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040 uitgelegd               | 67        |



Introductie

# Waarom deze agenda?



## Visie en samenwerking

Deze Ontwikkelagenda is de derde agenda op rij. Gemaakt op verzoek van de partners in de landsdelige OV en spoortafel. De eerdere twee versies kwamen er omdat er behoefte was om samen te bouwen aan een beter openbaar vervoer (OV) in Noord-Nederland. Tevens om het beleid, de belangen en de plannen van de diverse partners (overheden, vervoerders, beheerders en reizigersorganisaties) af te stemmen en in lijn te brengen. En dat heeft geholpen!

Er zijn veel projecten uit de agenda's in samenhang gerealiseerd. De reizigers waarderen het OV in Noord-Nederland met een hoog cijfer en het vervoer is ook nog eens beduidend hoogwaardiger en schoner geworden. Ook is uit de evaluatie van de twee agenda's geconcludeerd dat het een goede basis is voor samenwerking tussen partners. Het is ook een goede basis om bij de eigen plannen en investeringen op terug te vallen.

Waarom nu een derde agenda? Er is veel aan de hand, er zijn 'brandende' kwesties:

klimaat, energie, stikstof en de woningbouwopgave. Bestuurlijk 'Noordelijk Nederland' (Noord-Nederland én Flevoland) aan-schouwt de brandende kwesties en biedt de helpende hand met de eerste bouwstenen hiervoor in het Deltaplan Noordelijk Nederland. Een helpende hand voor de landelijke woningbouwopgave, vermengd met het belang van de regionale economie én tevens om de leefbaarheid in het Noorden structureel te versterken. Een ambitieus aanbod onder de randvoorwaarde dat de bereikbaarheid van het Noorden via snelle en robuuste verbindingen wordt verbeterd.



Samen met de bevolkingstoename groeit het verkeer door. De automobiliteit stelt ons voor uitdagingen, actieve mobiliteit (fietsen en lopen) is goed voor iedereen en het openbaar vervoer blijft een onmisbare schakel in de dagelijkse vervoersnetwerk. Het biedt een prima en minder belastend alternatief voor de auto. Spoorverbindingen, snelle bussen, streek- en stadsbussen en diverse vormen van kleinschalig vervoer als de buurtbus, de opstapper en de hubtaxi bieden een zo veel mogelijk dekkend netwerk. Ze zijn zowel fysiek als digitaal gekoppeld aan andere vormen van mobiliteit in ketens en via hubs, knooppunten en apps.

De betaalbaarheid van OV staat zoals altijd onder druk. Met welke slimme oplossingen en innovaties houden we het ook straks betaalbaar voor reiziger én overheid? Daarom deze agenda! Openbaar vervoer is een oplossing!

De Covid pandemie heeft een flinke bres geslagen in de positieve ontwikkelingen van het OV. Met stevige gevolgen voor reizigers en personeel. Met veel inzet is het OV in deze periode nagenoeg overleefd. Maar zowel voor reizigers als OV personeel was het zwaar. We komen weer uit deze periode en onze ambities

met OV blijven staan. Omdat OV bijdraagt aan de opgaven waar we in Nederland en in het Noorden voor staan.

#### **De status van deze agenda: een koersdocument**

Deze agenda beschrijft een gedeelde ambitie van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en de gemeenten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen. Niet meer, niet minder. Vervoerders (NS, Arriva en Qbuzz), buurprovincies, reizigersorganisaties, het Ministerie van IenW en ProRail hebben we geconsulteerd, zij hebben ons van veel informatie voorzien en actief meegedacht.

Het is een koersdocument. Zonder wettelijke status en het reserveert geen geld. Maar het is wél een stip op de horizon: inspiratie voor projecten en investeringsplannen bij de diverse partners in Noord-Nederland! Of we alles kunnen realiseren hangt o.a. af van nader onderzoek, latere keuzes en van de beschikbare middelen. Een belangrijk startpunt zijn het Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (TBOV 2040) en bestaande MIRT-afspraken voor Noord-Nederland.





Deel 1

# Wat willen we bereiken?

## Wat er speelt

In de aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen van 2021 en het langdurige formatieproces zijn er veel studies gepubliceerd naar de ontwikkelingen in de mobiliteit. Een belangrijke stimulator achter veel studies is het klimaatakkoord. Het doel is minder fossiele emissie en minder overlast.

Dat kan onder meer door elektrificatie (EV) van auto's. Dit is zeker veel schoner dan benzine- of dieselmotoren. Maar daarmee los je congestie, onveiligheid en ruimtebeslag niet op. Met name in verstedelijkte gebieden. Een rijdende auto vraagt 140m<sup>2</sup>, een openbaarvervoerreiziger nog niet het tiende deel. Om ongebreidelde groei van goedkope EV-kilometers te voorkomen, wordt de automobility in de toekomst onderworpen aan betalen naar gebruik. Dat staat al in het nieuwe regeerakkoord. Overigens ook om belastinginkomsten (accijns) zeker te stellen.

Studies wijzen uit dat gedifferentieerd beprijzen zoals congestieheffing werkt: forse reductie van autokilometers, hyperspits en uitstoot. En tot een verschuiving naar OV en fiets. Belangrijk is dat beprijzen eerlijk uitpakt: op het platteland en voor groepen met een laag inkomen. Overheden zetten - zeker na Covid - sterker in op minder mobiliteit door hybride werken en meer publiek toegankelijke mobiliteit. Dat laten de regionale mobiliteitsplannen rond klimaat (RMP's) zien. De (elektrische) fiets wordt als vervoersmiddel omarmd, net als lopen en het (zero emissie) openbaar vervoer. Op het platteland zal de auto altijd een belangrijke rol blijven spelen.



In 2021 is een landelijke Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV door het Rijk in samenwerking met decentrale overheden en de OV sector opgesteld. Deze landelijke agenda vatten we in dit rapport samen. Wij kijken dan ook specifiek naar Noord-Nederland. Ook is er recent een landelijke Nationaal Toekomstbeeld Fiets gepubliceerd. Op overstappunten (stations, hubs, overstappunten) raken fiets en OV elkaar. Ook een actieagenda Ketens en Knoop punten is recent vastgesteld. Waarbij het Noorden overigens dankzij de eerdere Ontwikkelagenda's voorop loopt.

In de noordelijke omgevingsvisies en mobiliteitsplannen en de al eerder genoemde RMP's lezen we zonder uitzondering dat het op peil houden en doorontwikkelen van veilige en schone bereikbaarheid voorop staat en ook voor iedereen toegankelijk en betaalbaar is. En dat OV en het benutten van de fiets waar het kan vóór de gunsten voor de auto gaan, zelfs als die elektrisch wordt aangedreven. Zeker in de stedelijke gebieden speelt ook het ruimtebeslag van de auto een rol.



Een reis wordt gezien als een zorgeloze keten van verplaatsingen van deur tot deur. Via een hoogwaardig basisnetwerk met zo veel mogelijk zero emissievoertuigen, met goede overstapmogelijkheden inclusief parkeervoorzieningen ook voor de fiets en met een flexibel aanbod in de laatste kilometers: van huis naar hub en van hub naar huis.

Deze agenda speelt daar op in, maar omdat we ook in diverse transitieën zitten als digitalisering, wonen, energie en klimaat blijft flexibel inspelen nodig en moet er ruimte zijn voor het experiment. Veel projecten zijn afhankelijk van maatschappelijk kwesties (verstedelijking en klimaat) en verschillen nogal van schaal. Van een Lelylijn tot reisinformatie in een app. In tijd, budget en realisatie valt nogal wat te kiezen.

## De doelen van deze Agenda

Voor deze Agenda zijn zeven hoofddoelen geformuleerd. Mobiliteitsdoelen als bereikbaarheid, economie, toegankelijkheid, betaalbaarheid, veiligheid én doelen die aansluiten bij de opgaven van deze tijd, zoals wonen en de verduurzaming.

Projecten en maatregelen (de bouwstenen van deze Agenda in Deel 2) dragen bij aan bepaalde doelen. Bij die bouwstenen is aangegeven aan welke doelen ze bijdragen.







### **Bereikbaar**

Ontsluiting, knelpunten oplossen



### **Veiligheid**

Ontsluiting, knelpunten oplossen



### **Toegankelijk**

Iedereen doet mee!



### **Economie**

Bedrijvigheid



### **Klimaat**

Duurzaamheid voorop



### **Woonopgave**

Goede bereikbaarheid



### **Betaalbaarheid**

Slimme exploitatie

De doelen **bereikbaarheid** en **veiligheid** koppelen we aan het oplossen van de huidige knelpunten: in de huidige infrastructuur, de dienstregelingen en knelpunten qua veiligheid. Denk aan beïnvloedingssystemen en aan overwegen.

**Toegankelijkheid** is gerelateerd aan de wens (en ook de wettelijke plicht) om het OV en knooppunten en andere voorzieningen toegankelijk te maken voor iedereen; met of zonder beperking. Innovatieve toepassingen helpen daarbij door het bieden van meer gemak en meer informatie. De betaalbaarheid van het OV voor alle reizigers is ook een vorm van toegankelijkheid.

We willen ook dat het OV bijdraagt aan de **economische ontwikkeling** van noordelijk Nederland. We verwijzen naar het Deltaplan Noordelijk Nederland. Immers de verbindingen binnen en van en naar de regio zijn belangrijke voorwaarden voor die ontwikkeling.

Eerder is al genoemd dat OV binnen het mobiliteitssysteem altijd goed is voor de leefbaarheid en het **klimaat**. In de binnenstedelijke gebieden stelt dat soms wel voor uitdagingen. In de context van de maatregelen in deze noordelijke agenda willen we het klimaatdoel specificeren naar het streven naar anders reizen (minder auto, meer fiets en OV), zero emissie en goede voorzieningen op de knooppunten voor bijvoorbeeld de fiets.

De **woonopgave** stelt hoge eisen aan de bereikbaarheid. Nabijheid van openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen bij nieuwe woninglocaties is van groot belang om een ongewenste groei van (auto)mobiliteit te voorkomen.

Tenslotte: de exploitatie van het OV moet **betaalbaar** blijven. Door een slim ontwerp van het netwerk met een logisch ordeningsprincipe en met slimme keuzes in infrastructuur. Het gebruik van reisdata helpt ook het streven naar een verdere optimalisatie van de bedrijfsvoering.

## Een Agenda in twee fasen

### De stip van 2040: Het Deltaplan voor Noordelijk Nederland komt tot uitvoering

Met de gepresenteerde Bouwstenen voor het Deltaplan wil Noordelijk Nederland een bijdrage leveren op het gebied van woningbouw, leefbaarheid, economie, recreatie en klimaat. Hiervoor is een uitstekende (inter)nationale en (inter)regionale bereikbaarheid noodzakelijk. Een drietal samenhangende investeringen in het spoor is hiervoor noodzakelijk: aanleg van de Lelylijn,

verbetering van bestaand spoor en aanleg van de Nedersaksenlijn.

In de Analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) zijn de brede effecten van een betere verbondenheid van Noordelijk Nederland in het Stedelijk Netwerk Nederland en specifiek de Randstad, in combinatie met de effecten van de toevoeging van woningen en werkgelegenheid onderzocht. De nieuwe spoorverbindingen en de verbetering van het huidige spoor



**Figuur**  
Bouwstenen Deltaplan  
Noordelijk Nederland. Bron:  
presentatie SNN overheden



voegen echt iets toe voor regio en reizigers. Een extra impuls van 25.000-75.000 woningen in de drie noordelijke provincies en Flevoland lijkt realistisch voor de lange termijn, zo meldt de studie. Nadere studies naar de effecten worden gepland.

Nieuwe woningen bouwen we bij voorkeur op plekken die goed te ontsluiten zijn met OV, zoveel mogelijk op loop- of fietsafstand van stations of hubs. Een en ander heeft uiteraard grote gevolgen voor de gehele mobiliteit in Noord-Nederland, vooral tussen de stedelijke kernen. We kunnen gerust spreken over een schaa sprong. Maatregelen en projecten die bijdragen aan deze stip op de horizon (realisatie veelal tussen 2030 en 2040) en markeren we met het **fast forward**  teken.

### De stip van 2030: Een robuust netwerk voor openbaar vervoer in en naar Noord-nederland

Noord-Nederland gaat al uit van de eerder geplande demografische ontwikkelingen in deze periode. We bereiden ons voor op die schaa sprong naar 2040. De drie noordelijke provincies hadden al plannen om meer woningen te bouwen (49.000) en daarmee is er nog een gematigde bevolkingsgroei voorzien. Groei vindt

vooral plaats in de stedelijke gebieden. Het platteland heeft moeite met haar voorzieningenniveau, maar krimp is (gelukkig) niet meer aan de orde.

De ambitie voor de komende 8 jaar is om het netwerk voor OV verder robuust te maken, zowel in stad als de regio. Met betere en snellere verbindingen met heel Nederland en met onze burens via bestaande tracés. Bestaande bestuurlijke (MIRT) afspraken als het verbeteren van de spoordriehoek Zwolle - Groningen / Leeuwarden zijn een belangrijke basis.

Het platteland wordt steeds beter aangesloten op het robuuste netwerk via moderne overstappunten: hubs. Die gelaagdheid komt ook tot uiting in deze agenda. We bouwen verder aan een hoogwaardig netwerk dat wordt gevoed door slimme (kleinschalige) vervoervormen. Het wordt ondersteund met state-of-the-art digitale hulpmiddelen om de reis te faciliteren. De landelijk gestandaardiseerde MaaS (Mobility as a Service) apps vormen daarin de spil.

De stip van 2030 is een tussenstap naar het eindbeeld in 2040. Maatregelen en projecten zijn vóór 2030 gerealiseerd. Deze eerste stap markeren we met het **forward**  teken.



## Menno met MaaS op weg

Menno reist van Vriescheloo naar Hollum op Ameland. Daar heeft hij een B&B geboekt voor een welverdiende vakantie. De B&B is vanaf 15.00 uur beschikbaar, de boot vaart om 14.00 uur vanaf Holwerd.

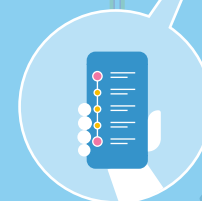
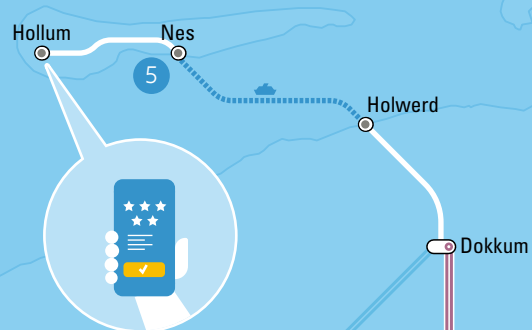
1 Zijn MaaS app stelt voor om de reis te beginnen met de hubtaxi naar de nieuwe OV-hub Blijham-West en vanaf daar met de bus naar station Winschoten. En dan verder naar Holwerd met treinen en snelbus. Menno slaat deze reis op in de app.

2 De app waarschuwt de chauffeur van de bus dat de hubtaxi een passagier brengt. Hij wacht nog een minuutje. De hubtaxi rijdt namelijk een tijdje achter een wat langzame tractor; dat kan gebeuren op het platteland.

3 Van Winschoten reist hij met de trein naar Feanwâlden; dat kan door het nieuwe Hoofdstation nu rechtsreeks! En dan aansluitend met de snelbus naar de pier van Holwerd. Aankomst 13.30 uur. Ruim op tijd.

4 De app geeft, ook gesproken, aan op welke perrons en haltes Menno moet overstappen en hoeveel tijd daarvoor is. Ook de looproute wordt getoond. Betalen gaat nog met zijn pinpas. Een Tikkie heeft de app nog niet. Menno kan zelfs zien waar de veerboot is gedurende zijn bus- en treinreizen. Een extraatje in de app. Hij krijgt al een beetje het vakantiegevoel.

5 In Nes aangekomen staat de bus naar Hollum al klaar. Menno stapt in en de vakantie is nu echt begonnen. Aan het eind van de rit vraagt de app Menno om een beoordeling van de reis en van de app: vijf sterren natuurlijk! Het kon minder. En de app vraagt om feedback: wat kan er beter? Nou, een Tikkie voor de hele reis bijvoorbeeld.



## De visie in kaart. Een gelaagd netwerk van openbaar vervoer

We naar streven naar een gelaagd netwerk: naadloos met elkaar verbonden, met goede en veilige overstapmogelijkheden.

### Het ROBUUST gelaagd en veilig netwerk

Het spoor en de hoogwaardige snelle busverbindingen (ook wel in jargon, BRT: bus rapid transit, genoemd) vormen de ruggengraat van stedelijke en economische centra. Daar gaat het netwerk via transferia, hubs en knooppunten over in een binnenstedelijk fijn vertakt netwerk met voldoende capaciteit en kwaliteit, ook gelet op de woningbouwopgave. Dat kan via de stadsbus, kleinere vormen van stadsvervoer en via deelmobiliteit.

De grotere knooppunten zijn aangesloten op nationale en internationale verbindingen. Het ommeland wordt ontsloten met de streekbus, (hub)taxi's en met

diverse vormen van deelmobiliteit. Ze zijn met elkaar verbonden via goede op- en overstappunten. Publiek (en individueel) voor-en-natransport is uitstekend geregeld en afgestemd. Service ('een rode loper') en informatievoorziening naar de reiziger staan op een hoog peil, zowel fysiek als digitaal. Dit is de basis onder zorgeloos vervoer van deur tot deur; die geen deur overslaat!

Voor het spoorwegenet werken we verder aan de aanpak van onbewaakte overwegen. Ook de sociale veiligheid verdient meer aandacht: OV is veilig en toont zich gastvrij.



Goed vervoer draagt bij aan de demografische, ruimtelijke en klimaatopgaven: investeren in schoon materieel is een goede businesscase. De ambities van het Noorden rond waterstof hebben invloed op innovaties. Het ligt voor de hand experimenten met waterstof en publieke en logistieke mobiliteit in deze regio te laten plaatsvinden.

### Het dagelijkse stedelijk netwerk

OV wordt een integraal onderdeel van het Daily-Urban-System (het dagelijkse opererende stedelijke netwerk) rondom de kerncentra Groningen, Leeuwarden, Assen, Emmen en Zwolle. Het netwerk rijdt vanaf de regio snel en direct tot aan de randen van de stad en ontsluit via

knooppunten in de steden de belangrijkste locaties zoals centra, ziekenhuizen en scholen en universiteit met maximaal één overstap. Het gaat om hoogwaardige buslijnen (HOV) en treindiensten.

Juist bij een uitbreiding van het aantal woningen, en dus inwoners in de provincies, zal ook deze vervoerstroom extra aandacht vergen. Immers meer mensen betekent meer verplaatsingen. In een stad die liever minder auto's op haar wegen ziet. Kansen benutten!

En bij het Deltaplan? Dan worden een aantal hoogwaardige buslijnen treinverbindingen. De Lelylijn wordt een spoorverbinding tussen Flevoland en Groningen via



Heerenveen en Drachten met hoogwaardige aftakkingen naar Leeuwarden (zonder overstap) en Assen (via Groningen). De Nedersaksenlijn bedient een stedenband in Noordoost-Nederland.

Van stad naar randstad en buitenland

De verbindingen met de Randstad over bestaand spoor worden veiliger, beter en sneller. De Lelylijn is zonet al genoemd en gaat uiteraard verder dan Lelystad. De Randstad is vanuit Groningen en Leeuwarden zo een uur sneller dan nu binnen bereik. Uiteraard met een hoge frequentie en met modern materieel.

Maar ook richting onze oosterburen biedt de Wunderline Leeuwarden - Groningen - Bremen een moderne en snelle Europese verbinding. En bij Coevorden gaat de trein door naar Rheine. Via de Nedersaksenlijn is (met één overstap) ook Münster bereikbaar.

Doortrekking van Lelylijn naar de Noord-Duitse steden (en verder naar Scandinavië) wordt nader onderzocht in

het kader van de nieuwe Trans-European Transport Network verordening en als bouwsteen binnen de Europese doelstellingen voor internationale spoorverbindingen.

Van Ommeland naar stad en terug

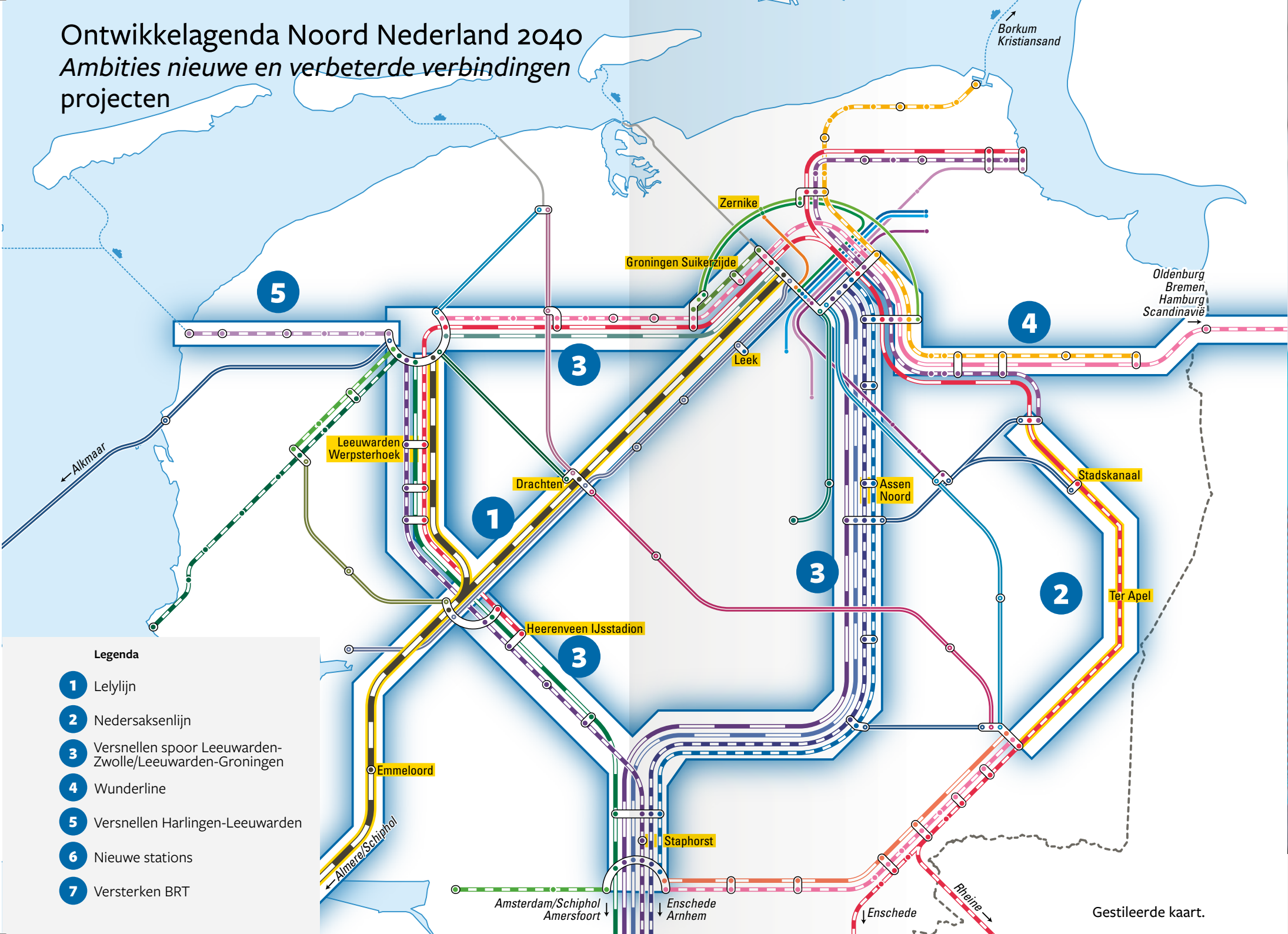
Het dagelijkse stedelijke openbaarvervoernetwerk wordt mede gevoed door aanvullende buslijnen en kleinschalig publiek (of soms privaat) vervoer met bijvoorbeeld taxi, met privé-vervoer (auto, fiets) of via vormen van deelmobiliteit. Er is via veel regionaal maatwerk een nog beter fijnmazig netwerk van vervoersmogelijkheden beschikbaar. En als er ook in het ommeland meer woningen komen kan ook hier de vervoersvraag toenemen.

Via goede reisinformatie en service kan een reis makkelijk worden gepland en geborgd. Open data en het delen daarvan over vervoersstromen van de mobiliteitsaanbieders in de drie noordelijke provincies maken dat we lijnen, hubs en het overstappen gericht kunnen verbeteren.

Ontwikkelagenda Noord Nederland 2040  
Ambities nieuwe en verbeterde verbindingen  
overzicht



Ontwikkelagenda Noord Nederland 2040  
Ambities nieuwe en verbeterde verbindingen  
projecten



‘Openbaar Vervoer  
is veilig en toont  
zich gastvrij.’

– OV Ontwikkelagenda Noord Nederland 2040



# De bouwstenen van de Ontwikkelagenda openbaar vervoer in Noord-Nederland



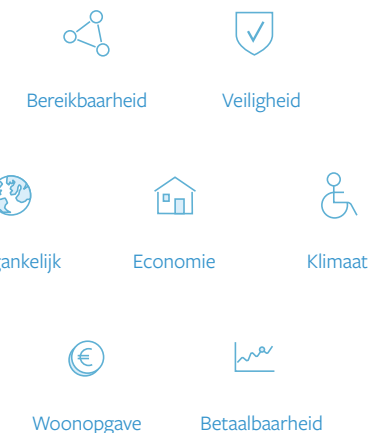
Foto: ProRail - Stefan Verkerk

## De menukaarten van projecten en maatregelen

### Menukaarten per thema

In de evaluatie van de eerdere ontwikkelagenda's is een aantal thema's genoemd die men graag terug wil zien in deze nieuwe versie. Deels gaat die uit van het ordenend principe binnen het openbaar vervoer: het dagelijkse interstedelijk netwerk in het Noorden (nationale en internationale verbindingen, streekvervoer, vervoer in de stad). Andere thema's zoals klimaat en knooppuntontwikkeling, innovaties en slim datagebruik zijn in twee aanvullende menukaarten ondergebracht. Tussen de menu's zijn 'crossovers' te zien.

Voor de door de partners geïnventariseerde projecten en maatregelen zijn ook de bijdragen aan de doelen in deze agenda in kaart gebracht en er is een inschatting gemaakt van de investeringen die nodig zijn. Die bedragen hebben een diversiteit aan 'hardheid'; sommige zijn reeds uitgewerkt op basis van ontwerpen, sommige zijn ramingen op basis van ervaringscijfers, ze zijn te



beschouwen als gemiddelden binnen een bandbreedte. De gevolgen voor de exploitatiekosten zijn niet overal meegenomen. Eventuele kostenstijgingen zijn niet meegenomen.

De status van deze agenda als een koersdocument maakt dat partners zelf (eventueel waar nodig in samenwerking, zoals in MIRT-verband of via het Deltaplan) in hun eigen plannen en agenda's (van spooragenda tot RMP) op basis van bestuurlijke besluiten een nadere uitwerking geven van de projecten, de kosten en de gevolgen.



## Hoogwaardige verbindingen tussen de noordelijke centra

Snel, betrouwbaar en comfortabel reizen op de hoofdadrs in het Noorden. Een hoogwaardig en snel OV-netwerk dat steden verbindt en reizigers uitnodigt te kiezen voor het openbaar vervoer. Het vormt de ruggengraat van de mobiliteit in de gehele regio en is aangesloten op

gastvrije en efficiënte aansluitpunten waar reizigers uit de regio kunnen open overstappen. Dit netwerk vormt het fundament voor een verdere uitbreiding van de vervoerscapaciteit in het maximale scenario van het Deltaplan voor noordelijk Nederland.

R-001

 **Twee directe intercity's  
Groningen - Leeuwarden  
(5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> trein) per uur**

Verbeteren van de treinverbinding tussen Groningen en Leeuwarden door introductie 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> (IC) trein per uur tussen beide provinciehoofdsteden.

 zie N-002



R-001b

 **Station Suikerzijde**

Opening station Suikerzijde in relatie met verbetering treinverbinding Groningen - Leeuwarden

 zie N-002



R-002

 **Versterken spoorverbinding  
Emmen - Hardenberg - Zwolle**

Versnellen dienstregeling  
Emmen - Zwolle

Frequentieverhoging Emmen - Zwolle, doorontwikkeling van extra spitsritten inclusief maatregelen tussen Nieuw-Amsterdam en Coevorden (2<sup>e</sup> fase)

Aanpak tractie en energievoorziening en overwegveiligheid.

 300 miljoen



R-003

 **Aanpak niet actief beveiligde  
overwegen (NABO's)  
in Noord-Nederland**

Het aanpakken van ca. 50 resterende (merendeel agrarische) NABO's op het reizigersnet waardoor betrouwbaarheid en veiligheid verbetert.

 p.m.



R-004

 **Introductie Intercity  
Nieuwe Generatie**

Invoering Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) vanaf 2024 tussen Randstad, Zwolle en Groningen/ Leeuwarden. Zo kan optimaal geprofiteerd worden van de infrastructurele mogelijkheden van o.a. de Hanzelijn.

 -



R-005

 **Optimaliseren treinexploitatie  
Leeuwarden - Harlingen Haven**

Aanleg dubbelspoor Dronrijp - Franeker.

 30 – 50 miljoen



R-006

 **Realisatie station  
Leeuwarden Werpsterhoeke**

Realisatie van station en hub aan de spoorlijn Leeuwarden - Zwolle bij de nieuwe woonwijken Middelsee/Zuidlanden in Leeuwarden.

 25 miljoen



R-007

 **Bereikbaarheid Staphorst**

Aanleggen station, eerst verkennen of een station Staphorst mogelijk en wenselijk is.

 15 miljoen



R-008

 **Verbeteren corridor  
Assen - Groningen met o.a.  
station Assen Noord**

Optimaliseren van OV-bereikbaarheid op deze corridor door verder optimaliseren trein (inclusief de spitspendel Groningen-Assen) en HOV bus over A28 en verkenning van een mogelijk nieuw station Assen-Noord.

 p.m.





R-009

### Dekkend en betrouwbaar regionaal HOV-netwerk met treinkwaliteit voor Noordelijk Nederland

Verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid HOV-bus op N34 en A28 met als optie: aanleg busbaan A28 De Punt > Groningen (zie ook R-010).

Verbeteren doorstroming en betrouwbaarheid HOV-bus op A7 Leek > Groningen.

Verbeteren busverbindingen naar HOV-kwaliteit (zowel infrastructuur, materieel en frequentie) op de relaties Sneek - Heerenveen, Leeuwarden - Alkmaar, Dokkum - Feanwâlden, Drachten - Assen, Hoogeveen - Emmen en tot slot Emmen - Oosterwolde - Drachten - Leeuwarden.

Verbeteren betrouwbaarheid en doorstroming HOV-bus in stedelijke gebieden Leeuwarden, Emmen, Groningen.

 50 – 100 miljoen



R-010

### Verbeteren doorstromingkruising N33 - N34 voor bus en auto

Reconstructie verkeersplein Gieten inclusief de herinrichting van de hub Gieten.

 25 miljoen



R-011

### Realisatie volwaardige kwartierdienst Leeuwarden - Sneek in de spits

Realiseren snelheidsverhoging Mantgum - Sneek door verbeteren baanvakstabiliteit.

 20 – 36 miljoen



R-012

### Vervanging van de spoorbrug over het Van Harinxmakanaal (HRMK) door spooraquaduct

Verbeteren verbinding bestaand spoor Leeuwarden - Zwolle

 100 – 125 miljoen



R-013

### Bediening Heerenveen IJstadion bij evenementen

Verbeteren Heerenveen IJstadion bij evenementen

 exploitatie p.m.



R-014

### Snelrein Delfzijl - Groningen

Introductie snelrein Delfzijl - Appingedam - Groningen, mogelijk gekoppeld aan snelrein Groningen - Veendam - Stadskanaal.

 70 – 75 miljoen



R-015

### S-Baan (boog) Groningen

Onderzoek naar verdichten op kortere afstand van de stad Groningen en versnellen op langere afstand, door onder andere:

5<sup>e</sup>/6<sup>e</sup> trein Leeuwarden - Groningen en station Suikerzijde.

Mogelijkheden voor extra stations zoals Friesestraatweg, De Hoogte en Hoogkerk.

Mogelijke doortrek Assen - Groningen Noord en station Assen-Noord.

 1.000 – 2.500 miljoen



R-016



## Verbeteren spoorproduct voor reizigers tussen Groningen en Zwolle

Verlengen en dagdekkend maken  
spitspendel Groningen - Assen. Plus  
uitbreiden naar Hogeveen en/of Zwolle.

Frequentieverhoging  
IC Groningen – Zwolle.



Kosten infra zie N-002  
Exploitatie p.m.



## Snellere verbindingen met de rest van Nederland

Uitstekende nationale en regionale bereikbaarheid is noodzakelijk om de noordelijke bijdrage aan de landelijke opgaven te kunnen realiseren. Het Noorden heeft daarnaast ook de behoefte om de eigen economische structuur en de leefbaarheid blijvend te versterken. Een goede ontsluiting naar

de economische centra in Nederland is daarbij van cruciaal belang. We hebben de ruimte om in te spelen op de landelijke opgaven zoals de woningbouwopgave. Door deze slim te koppelen aan goede spoorinfrastructuur (veilig, snel en frequent) snijdt het mes aan twee kanten.



N-001



### Aanleg Lelylijn: Lelystad - Emmeloord - Heerenveen - Drachten - Groningen / Leeuwarden

Aanleg nieuwe spoorverbinding  
Lelystad-Emmeloord - Heerenveen -  
Drachten - Groningen / Leeuwarden.

Reistijdverbetering met 30 tot 50  
minuten: noodzakelijk voor de  
bijdrage van noordelijk Nederland  
aan de landelijke woningbouwopgave  
en benutting van het economische  
groeipotentieel.



6.500 miljoen



N-002



### Verbeteren bestaand spoor: Randstad -Zwolle - Groningen / Leeuwarden

Versnellen en robuust maken bestaand  
spoor Randstad - Zwolle - Groningen/  
Leeuwarden, door onder andere  
snelheidsverhoging Hanzelijn en  
Flevolijn. Vergroting capaciteit door  
frequentieverhoging van de treindienst  
(opgenomen in R-016).

Aanpak spoorwegovergangen  
Zwolle - Groningen / Leeuwarden,  
vergroting capaciteit station Meppel.

Aanpak beweegbare bruggen  
Meppel-Leeuwarden met prioriteit  
voor vervanging HMRK-spoorbrug  
(opgenomen in R-012).



1.700 miljoen



N-003a



### Gefaseerde aanpak Nedersaksenlijn

Bijdrage aan de sociaaleconomische  
ontwikkeling in Noordoost-Nederland

#### Bouwstap 1

Vernieuwing van het spoor tussen  
Veendam en Stadskanaal, zodat een  
reguliere stoptrein tussen Veendam en  
Stadskanaal gaat rijden.

Verduurzaming aandrijving Almelo -  
Mariënberg. (+ 50 miljoen)



115 miljoen



N-003b



#### Bouwstap 2

Het opwaarderen van de stoptrein tot  
een sneltrein naar Stadskanaal, waarbij  
Veendam tevens een kwartiers dienst  
krijgt met Groningen



16 miljoen



N-003c



#### Bouwstap 3

Treindienst Groningen - Veendam -  
Stadskanaal - Emmen - Almelo -  
Enschede: aanleg nieuw spoor  
Stadskanaal naar Emmen,  
gedeeltelijke verdubbeling spoor  
Emmen - Coevorden - Hardenberg.



1.000 miljoen



## Internationale verbindingen

Voor de economische vitaliteit van Noord-Nederland zijn niet alleen de OV-verbindingen met andere landsdelen van belang. Ook de verbinding met strategische knooppunten, economische centra en steden in Duitsland en richting Scandinavië dragen daaraan bij. Internationale verbindingen op langere afstand versterken onze positie en zijn een duurzaam, aantrekkelijk en betrouwbaar alternatief voor het korte

afstand vliegverkeer. Kort internationaal verkeer via verbindingen met spoor of bus in de grensgebieden zijn van belang om de sociale uitwisseling in en de economische positie van de grensstreek te bevorderen. De Wunderline is een voorbeeld dat aan beide doelen bijdraagt. Op de kortere termijn grensoverschrijdend interregionaal en op langere termijn internationaal.

I-001a

### **Wunderline**

#### **Bouwstap 1**

De Friesenbrücke wordt hersteld en de reistijd tussen Groningen en Bremen wordt teruggebracht met 20 minuten.

 70 miljoen



I-001b

### **Bouwstap 2**

De reistijd tussen Groningen en Bremen wordt verder teruggebracht. Tevens is de wens om frequenter te gaan rijden en op een aantal directe treinen tussen Groningen en Bremen aan te bieden.

 20 miljoen (deel in Nederland)



I-001c

### **Bouwstap 3**

Bouwstap 3 is gericht op een rechtstreekse hogesnelheidstrein tussen Groningen en Bremen met een reistijd van nog geen 90 minuten. In het kader van het Deltaplan voor het Noorden wordt doortrekken van de Lelylijn naar Bremen en verder onderzocht.

 p.m.



I-002a

### **Spoorlijn Emmen - Rheine**

#### **Bouwstap 1**

Bevordering internationale arbeidsmobiliteit door personenvervoer op het spoortraject Coevorden - Bad Bentheim.

 15 miljoen



I-002b

#### **Bouwstap 2**

Bevordering internationale arbeidsmobiliteit door uitbreiding richting zowel Emmen als naar Rheine.

 25 miljoen



I-003

### **Internationale busverbindingen**

Verkenning van mogelijke (nieuwe) lijnen voor kort internationale busverbindingen via behoefteonderzoeken. Te koppelen aan de Duitsland agenda.

 p.m.



I-004

### **Realisatie internationaal busstation Groningen**

Aan noordzijde van Hoofdstation Groningen realisatie van 2 tot 4 haltes voor internationale bussen van onder andere Flixbus.

 p.m.





## Binnenstedelijke groei van mobiliteit

Minder auto en meer ruimte voor OV en de fiets. Om de stad bereikbaar, leefbaar en veilig te houden is een beperking het ruimtegebruik van de auto in de stad het streven. Dat kan als openbaar vervoer en fietsen en lopen die rol in de stedelijke bereikbaarheid voldoende kunnen overnemen. Ook als onderdeel van een ketenreis: een combinatie van auto, OV en fietsen en lopen. Goede aansluitingen tussen het interstedelijk netwerk (menu 1) en de stad zijn hier cruciaal.

Belangrijk is ook dat de woningbouw-ontwikkeling rond OV-knooppunten plaats zal vinden, zoals opgenomen als doelstelling in het Deltaplan (64.000 autonome woningbouw en 125.000 extra woningen). Op deze wijze wordt onnodige (auto)mobilititeit voorkomen.

De concentratie van woningen bij OV-voorzieningen draagt bij aan de bereikbaarheid van banen en voorzieningen, ook voor hen die geen auto bezitten.

S-001a

- ▶ Verbeteren kwaliteit
- ▶▶ BRT-systeem Groningen en Leeuwarden (snelle bus/HOV)

Kansen benutten van de (potentiële) kwaliteit BRT, ook door oplossen van capaciteits-, kwaliteits-, doorstromings- en betrouwbaarheidsknelpunten. (zie ook S-001b, S-001c en S-001d).

€ > 50 miljoen



S-001b

- ▶ Verbeteren OV-verbindingen van en naar Zernike Campus Groningen

Stapsgewijze verbetering van het openbaar vervoer van en naar Zernike.

€ > 15 miljoen



S-001c

- ▶ Verbeteren bereikbaarheid busstation zuid Groningen

Realisatie van afritten van het Emmaviaduct (zogenoeten insnijding) - waardoor vanuit en naar zuidelijke richting (A28) een rechtstreekse busverbinding naar het nieuwe busstation Groningen ontstaat.

€ 18,3 miljoen



S-001d

- ▶ Slimme oplossingen voor een goed functionerend openbaar vervoer binnen het concept van de 'Doorwaadbare stad' Groningen en Leeuwarden
- ▶▶

Groningen en Leeuwarden leggen de focus op vervoer dat weinig ruimte inneemt, schoon en gezond is. Het ontmoedigen van autogebruik betekent dat zowel kwalitatief als kwantitatief er uitstekende alternatieven via publieke- en deelmobiliteit moeten zijn.

€ p.m.



S-002

- ▶ Versterken stedelijk netwerk openbaar vervoer Leeuwarden, Assen en Emmen

Verbeteren doorstroming bussen stationsgebied Leeuwarden.

€ 10 miljoen

Herinrichting stationsgebied en forse verbetering en doorstroming openbaar vervoer OV-assen naar station Emmen.

€ 10 miljoen

OV-as Assen-Oost en West plus busaansluiting Assen-West op A28.

€ 7 miljoen





Zo wordt een snelle verbinding gegarandeerd naar publieke voorzieningen in steden, verzorgings-kernen en naar hubs. Dat gaat gepaard met goede informatie over de reis en is en blijft voor de reiziger betaalbaar. Uitgangspunt is dat iedereen op reis kan en indien wenselijk daarbij geholpen wordt.



P-001

### Doorontwikkeling robuust basisnet en onderliggend net

Het verder optimaliseren van het lijnennetmede op basis van actuele vervoersdata. Zowel versterken van een basisnet inclusief een koppeling met kleinschalig (deel)vervoer voor de dunnere vervoerstromen. Maar ook het flexibeler inspelen op fluctuerende vervoerstromen (zoals studenten en toeristen).

 p.m.



P-002

### Verbeteren vindbaarheid kleinschalig OV-systemen (hubtaxi, opstapper)

We faciliteren de vindbaarheid, maar ook het gebruiksgemak van de 'onderkant' van het mobiliteitspalet: opstappers, buurtbussen en hubtaxi, maar ook nieuwe vormen van deelvervoer zoals bijv. e-scooters. Dit doen we onder andere in de doorontwikkeling van de MaaS-app's (zie Z-004).

 0,1 miljoen



P-003

### (Door)ontwikkeling OV-knooppunten (Hub programma 2.0)

Aanleg nieuwe hubs of aanpassen bestaande hubs met fietsparkeer- en andere fietsvoorzieningen, nieuwe producten (pakketdienst, zorg), deelvoorzieningen (deelfiets, -scooter, -auto), P+R-voorzieningen of EV-laadstations.

Speerpunten in Groningen: Groningen-Noord, Lauwersoog, Appingedam, Veendam, Stadskanaal, Hoogezand en Winschoten, Groningen - Suikerzijde, Groningen - Oosterhamrikzone en Groningen – Zernike.

 10 miljoen

Speerpunten in Drenthe: Assen, Beilen, Hoogeveen, Meppel, Borger, Emmen en Emmen-Zuid.

 10 miljoen

Speerpunten OV knooppunten in Friesland: Franeker, Sneek, Heerenveen en Leeuwarden.

 10 miljoen

Speerpunt Overijssel in Noord: Steenwijk, Hardenberg.

 p.m.

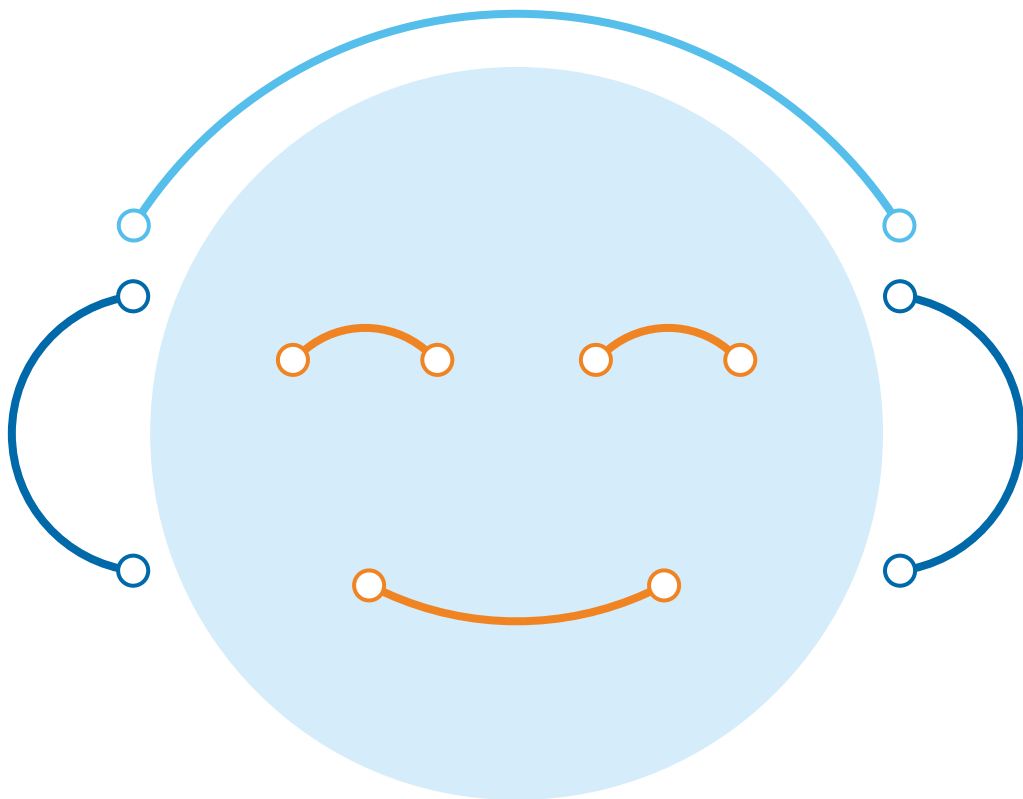


## Zorgeloos reizen: betaalbaar, veilig en gemakkelijk

In menukaart 5 is de robuustheid van het basisnet en de fijnmazigheid in de ontsluiting de regio beschreven in termen van dienstregeling en infrastructuur. De factor 'gemak' moet daarnaast een belangrijke drijfveer blijken om te kiezen voor een openbaarvervoermiddel.

Om een aantrekkelijk alternatief te zijn moet het OV een reis kunnen

aanbieden waarin de reiziger zo weinig mogelijk onzekerheden en risico's ontmoet. Heldere informatie over de reis, een gemakkelijke betaalwijze, die vergelijkbaar is met betalen aan de kassa, laadpaal of pomp (met de app of bankpas) en gastvrije en veilige overstapplaatsen. Door verbeteringen en innovaties door te voeren (en er mee te experimenteren) gaan we dat bereiken.



Z-001

### ▶ Verbeteren (sociale) veiligheid in het OV

Inzet stewards in trein, bus en perron met zo mogelijk meer (gewelds) bevoegdheden.

Versterken toezicht op het openbaar vervoer en publieke voorzieningen.

Structurele aanpak van overlast.

 1,5 miljoen



Z-002

### ▶ Toegankelijk betaalsysteem OV

Nieuwe vorm van betalen met bankpas, creditcard of OV-app.

Nieuwe abonnementsvormen waarbij flexibiliteit, belonen van loyaliteit en laagdrempeligheid uitgangspunten zijn, concurrerend met de auto.

Invoering van single check-in check-out.

Aandacht voor digitale veiligheid en privacy.

 p.m.



Z-003

### ▶ Toegankelijk en inclusief OV

Streven naar een fysiek 90% toegankelijke reis in 2030 en 100% in 2040. Investeren in de belangrijkste haltes en hubs worden voorzien in projecten rond Ketens en Knooppunten.

 p.m.



Z-004

### ▶ Digitale mogelijkheden reis-informatie verbeteren (MaaS)

(Betere) samenwerking met reisplanners en het verder ontwikkelen van MaaS-apps.

We werken landelijk samen met diverse partners om de reisplanning en -informatie via digitale hulpmiddelen te verbeteren. Opdat, zowel de reiziger en de vervoerder, op basis van data-uitwisseling flexibel kunnen inspelen op diverse situaties.

In noordelijk verband wordt ook geïnvesteerd om de MaaS-app (en daarmee het OV) verder te ontwikkelen qua toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

 0,5 miljoen



Z-005

### ▶ Educatie: hoe reis ik met het OV?

Voorlichting door OV-ambassadeurs aan diverse groepen- van jeugd tot senior - hoe te reizen met bus, trein en taxivormen. Maar ook gebruik maken van diverse vrijwilligers- en deelsystemen.

 0,2 miljoen



Z-006

### ▶ Hub innovaties

Voortdurende innovaties in de hub ontwikkeling (zie P-003) die leiden tot een beter vervoersproduct (gemak).

Verder integreren van de hub 'in de samenleving': sport, zorg, recreatie dichterbij brengen (of de hub daar naar toe).

Dynamische reisinformatie (DRIS) op hubs en drukke haltes over de reis is voorzien tot 2035.

Ondersteuning van betrokken beheerders van hub-voorzieningen

 p.m.



## Innoveren in emissies, veiligheid, exploitatie en data

Innovaties maken efficiënter, slimmer, duurzamer en veiliger openbaar vervoer mogelijk. Het zijn innovaties waar we al aan werken. En het kan gaan om innovaties die we nog niet kunnen voorzien. Ontwikkelingen gaan soms snel. De komende 10 tot 20 jaar staan in het teken van grote transities. Energie, klimaatadaptie, digitalisering en bijvoorbeeld ook in de sensortechnologie. Allemaal ontwikkelingen die

beslist invloed gaan hebben op de ontwikkelingen in het openbaar vervoer.

Soms dus al dichtbij: zoals zero-emissie vervoer en de introductie van waterstof als energiedrager voor materieel. En soms wat verder weg als autonoom vervoer. En betalen naar gebruik zal ongetwijfeld voor 2030 haar intrede doen voor alle vervoerswijzen: OV doet dat al!



E-001

### ▶ Transitie emissievrij busvervoer

Vanaf 2025 instroom nieuwe bussen 100% zero emissie aan de uitlaat.

In 2030: 100% van de vloot vervangen door zero-emissiebussen.

Uiterlijk 2025: 100% gebruik van hernieuwbare regionaal opgewekte energie.

Opgave wordt meegenomen in voorbereiding aanbesteding nieuwe bus concessie Friesland 2024.

In Groningen worden in 2023 twee coaches voor de verbindingen Groningen - Emmen/Drachten omgebouwd naar waterstof. Ook wordt een proef gedaan met achtpersoonsvoertuigen op waterstof.

 (concessie)



E-002

### ▶ Transitie emissievrij treinvervoer regionale spoorlijnen

De ambitie van de provincies is om bij aanvang van de nieuwe noordelijke treinconcessie in 2036 volledig naar emissievrij treinvervoer te gaan (in Drenthe rijden de passagierstreinen al emissievrij). Voor 2030 wordt een definitieve keuze gemaakt omtrent de inzet van waterstof- en batterijtreinen.

Aanschaf vier waterstoftreinen op het spoor in Groningen vanaf 2025. Inclusief een tankstation voor groene waterstof en inclusief (laad)infra-aanpassingen.

Onderzoek om halverwege concessie batterijtreinen te laten rijden tussen Leeuwarden en Harlingen Haven.

 Waterstoftreinen: circa € 230 miljoen (2/3 van de treinen)

 Batterijtreinen: circa € 50 miljoen (1/3 van de treinen)



E-003

### ▶ Autonome treinen (pilots voor doorontwikkeling)

Voortzetten pilots autonome treinen, inclusief automatisch rangeren op De Vork in Haren en bij onderhoudsbedrijf in Onnen.

 p.m.



E-004

### ▶ Nieuw treinbeveiligingssysteem ERTMS noordelijke spoorlijnen

Vervangen van het oude treinbeveiligingssysteem ATB NG voor ERTMS level 2 op de noordelijke regionale spoorlijnen en invoering ERTMS op het hoofdrailnet.

En wanneer haalbaar ook ATO GoA2 (automatische tractie en remmen met personeel in cabine) in de treinen inbouwen.

Vanaf 2036 GoA3 (automatisch met personeel aan boord) in de nieuwe concessie.

 400 miljoen (alleen regionaal)



E-005

### ▶ Anders roosteren/ spreiden en mijden

Beter afstemming vraag en aanbod (in de spitsuren) met onderwijsinstellingen, werkgevers en vervoerders.

 0,2 miljoen



E-006

### ▶ Werkgevers aanpak: minder auto, meer openbaar vervoer voor woon-werk en zakelijk verkeer

Actieve rol van de noordelijke overheden in de 'Coalitie anders reizen' en het uitvoeren van campagnes richting werkgevers en de reizigers.

Zie ook de regionale mobiliteitsplannen rond duurzaamheid (RMP).

 10 miljoen



E-007

### ▶ Aanleg waterstof-tankstations en laadinfra bij knooppunten

Meerdere tankstations na realisatie in Groningen en Emmen.

Realisatie slimme laadpalen in concessiegebieden.

€ 25 miljoen



E-008

### ▶ Slim gebruik (open) data.

Gebruik maken van publieke databronnen zoals verkeerscijfers, knelpunten, maar ook bijvoorbeeld gezondheid en autobezit.

Het toegankelijker publiekelijk delen van de vervoerprestaties. Voorbeelden: instappers, reizigerskilometers, tevredenheid, CO<sub>2</sub>-uitstoot, energiegebruik, drukte etc..

Meer delen van vervoerdata tussen vervoerders en overheden. Zo kunnen we meer samenwerken en beter prioriteiten stellen wat betreft bijvoorbeeld ontwikkeling van nieuwe verbindingen en aansluitingen.

€ 0,2 miljoen



E-009

### ▶ Sturen met prijsbeleid

Met de invoering van rekeningrijden ruimte bieden voor proeven met regionale en multimodale tarifiering (auto, OV, parkeren). We streven daarbij naar een begrijpelijke tarifiering voor de reiziger. Ook lobby voor eerlijk beprijzen, rekening houdend met het platteland.

€ p.m.



E-010

### ▶ Verder verbeteren beschikbaarheid mobiliteit

Stimuleren van marktinitiatieven (deelmobiliteit, niet zijnde bus) in de keten. Ook het Wmo-vervoer hier een plek in geven. Bijvoorbeeld uitleen-scootmobielen op hubs of deelscooters voor de last mile naar een toeristische hotspot.

€ 5 miljoen



E-011

### ▶ Duurzame bouw

Duurzame bouw van OV-voorzieningen, door toepassing van circulaire materialen en andere duurzaamheid bevorderende maatregelen rond infrastructuur en gebouwen.

€ p.m.



## Voor deze ambitie tekenen wij!



Provincie Fryslân  
**Avine Fokkens-Kelder**



Gemeente Emmen  
**Guido Rink**



Provincie Drenthe  
**Nelleke Vedelaar**



Gemeente Assen  
**Martin Rasker**



Provincie Groningen  
**Fleur Gräper-van Koolwijk**



Gemeente Groningen  
**Philip Broeksma**



Gemeente Leeuwarden  
**Evert Stellingwerf**

## Bedankt!

Dank aan de volgende organisaties in de landsdelige OV en spoortafel voor hun medewerking bij de totstandkoming van deze agenda.

Consumentenplatforms OV  
OV-bureau Groningen Drenthe  
Arriva  
Qbuzz  
NS  
ProRail  
Ministerie van IenW  
Provincie Overijssel

## Bijlage



## Het landelijke Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040 uitgelegd

Rijk, decentrale overheden en OV-partijen hebben de contouren van een Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV 2040) geschetst. Met doelen en een verkenning van maatregelen. De betrokkenen zijn overtuigd van het belang en de kracht van het openbaar vervoer.

Op basis van de contouren is er verder gewerkt aan het aanscherpen van het beeld en door goede plannen te ontwikkelen die bijdragen aan het toekomstbeeld en dit met alle betrokkenen inhoudelijk en financieel uit te werken. Dat dit stap voor stap zal moeten plaatsvinden, omdat niet alles tegelijk kan beseft een ieder. Voor de middellange en de lange termijn zullen zaken parallel worden uitgewerkt om tijdig besluiten te kunnen nemen en de groei van het OV en het goederenvervoer in goede banen te leiden. Dit heeft in begin 2021 geleid tot de landelijke OV-ontwikkelagenda naar het Toekomstbeeld OV. Waar ook Noord-Nederland actief aan heeft meegewerkt.

Via diverse menukaarten: 0 tot en met 8, wordt deze OV-ontwikkelagenda opgediend. Enkele projecten daarvan zijn overigens al qua financiering, in het door het kabinet gepresenteerde Groeifonds, dan wel in de MIRT afspraken, opgenomen. En deels in het nieuwe coalitieakkoord (Rutte IV). Maar voor veel bouwstenen ontbreekt nog financiering. TBOV 2040 streeft (ook) naar zorgeloze OV reizen van deur tot deur. Goed voor de verstedelijkingsopgave, goed voor de (groenere) economie, goed voor klimaat en leefomgeving, goed voor de veiligheid en goed voor een inclusieve samenleving met sociale cohesie. Iedereen doet mee.



| Keuzes                                                      | Menukaarten                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Eerste stappen</b><br>vanuit autonome ontwikkelingen     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een robuuste basis</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Hoofdkeuzen netwerk</b><br>Focus op de kracht van het OV | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoogfrequente stedenring</li> <li>• Versnellen naar de landsdelen</li> <li>• Internationaal verbinden</li> <li>• Kort grensoverschrijdend verbinden</li> <li>• OV in hoogstedelijke gebieden</li> <li>• Hoogwaardig OV in en tussen de regio's</li> </ul> |
| <b>Hoofdkeuzes</b><br>Drempelloos van deur-to-deur          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knooppunten van de toekomst</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Hoofdkeuzes</b><br>Veilig, duurzaam en efficiënt OV      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innovatief en duurzaam</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                         |

In menukaart 0, de robuuste basis, zijn de belangrijkste maatregelen en investeringen opgenomen, die de realisatie van (andere) doelstellingen van het Toekomstbeeld OV mogelijk moeten maken. Ze scheppen voorwaarden en ruimte voor de bouwstenen in de overige menukaarten. Vervolgonderzoek en uitwerking binnen alle menu's kan parallel worden opgestart. De menukaarten geven ook inzicht in de voorlopig

ingeschatte kosten, de effecten en de afhankelijkheden binnen het OV-netwerk. Dit toekomstbeeld geeft natuurlijk input voor deze noordelijke Ontwikkelagenda. Immers veel projecten op een wat grotere schaal staan ook in dit TBOV 2040. Daarom vatten we die hier samen in de diverse menukaarten van het landelijke toekomstbeeld OV 2040.

#### TBOV Menukaart 0

toont algemene systeemkeuzes als energievoorziening, veiligheid op spoor (ERTMS) en automatisering van treinbesturing (ATO) maar ook het oplossen van een aantal huidige knelpunten, ook voor frequentieverhoging op het spoor tussen enkele stedelijke gebieden. Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol is een belangrijk onderdeel. Maar ook en zeker voor Noord-Nederland relevant, knelpunten bij bus, metro en tramvervoer worden in deze kaart opgenomen.

#### TBOV Menukaart 1

betreft frequentieverhoging op het spoor in de (toekomstige) stedenring als opgenomen in de nationale Omgevingsvisie (NOVI). Voor Noord-Nederland is de frequentieverhoging voor de intercity van en naar Zwolle vanuit de Randstad van direct belang en heeft voor ons een hoge prioriteit. En goed aangesloten op de noordelijke lijnen (als de noordelijke spoordriehoek) waar frequentieverhoging van sprinters en sneltreindiensten bijdraagt aan een goed interstedelijk netwerk.

#### TBOV Menukaart 2

wil de versnelling naar landsdelen bevorderen. Robuuste verbindingen en verbetering van het OV leiden tot kortere reistijden van en naar de stedelijke regio's en tot een comfortabele reis. Het gaat daarbij met name om de verbindingen tussen de Randstad en Groningen, Leeuwarden, Hengelo, Enschede, Maastricht en Vlissingen. De nadruk op het verkorten van de reistijden. Reistijdswinst is te behalen door snellere treinen toe te voegen en aanvullende infrastructuur te realiseren. Voor Noord-Nederland zijn de bouwstenen de aanleg van de nieuwe Lelylijn (via Lelystad - Heerenveen - Drachten naar Groningen/ Leeuwarden) en de verhoging van de frequentie en snelheid op bestaand spoor tussen de Randstad en Groningen/ Leeuwarden via Zwolle.

### TBOV Menukaart 3

biedt bouwstenen voor internationale verbindingen met de belangrijkste strategische knooppunten, economische centra en binnensteden van Duitsland, België, Frankrijk en Engeland. Bouwsteen is hier ook de Wunderline, een rechtstreekse verbinding tussen Groningen en Bremen, waarbij overigens wordt vermeld dat de investering vooral in Duitsland moet plaatsvinden (onder andere vervanging van de Friesenbrücke).

### TBOV Menukaart 4

gaat in op het kort grensoverschrijdend verkeer, korte verbindingen met spoor, tram of bus in de grensgebieden. Dit om de sociale en economische uitwisseling te bevorderen. In de agenda wordt het mogelijk maken van personenvervoer tussen Emmen en Rheine niet genoemd. Deze optie was al opgenomen in de MIRT afspraken.

### TBOV Menukaart 5

zoomt in op OV in hoogstedelijke gebieden. Hier ligt ook een relatie met de verstedelijkingsopgave. Het gaat om (lichte) spooraanpassingen en uitbreiding van hoogwaardige OV lijnen (HOV). Zoals het S-baanmodel (Assen)-Groningen-Zernike (extra sprinters) en HOV verbeteringen (doorstroom) in Groningen en Leeuwarden.

### TBOV Menukaart 6.

In deze menukaart komen nationale en regionale OV samen. Regionaal lightrail, regionale snelbussen en sprinters hebben allemaal een functie om regio's intern en met elkaar te verbinden. Door betere afstemming van de genoemde systemen kan het OV een sterker alternatief bieden voor de auto. Zorgeloos reizen!

In Noord-Nederland gaat het om de bouwstenen: Vechtdallijn Emmen-Zwolle (versnelling, geen hogere frequentie), verbetering sneldienst Groningen-Leeuwarden (incl. station Suikerzijde) en de Nedersaksenlijn, de nieuwe spoorverbinding tussen Stadskanaal, Emmen en Almelo). Ook (HOV) maatregelen als Groningen-Zernike en netwerk Fryslân worden hier (weer) genoemd als bouwsteen.



## Hubs als schakel in mobiliteitsketen en ontmoetingsplek

Met integratie van privaat vervoer (voetganger, fiets, auto, deelvervoer) en openbaar vervoer (trein/BTM/BRT) zijn de mobiliteitsdrukte en het ruimtebeslag in en rond stadskernen te beperken. Ook in landelijk gebied biedt de bundeling van mobiliteit op grotere overstappunten kansen. Dit vraagt om mobiliteitshubs waar deze vervoermiddelen samen komen.

Als eerste brengen we in de Actie-agenda OV-Knooppunten per regio de knooppunten waar hier kansen voor liggen in kaart. Naast de mobiliteitsfunctie van deze hubs, hebben deze hubs ook een functie als ontmoetingsplek met voorzieningen, die een belangrijke sociaaleconomische functie vervult.

Figuur uit Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040.

### TBOV Menukaart 7

focus op de overstappunten: de hubs. Noord-Nederland is door haar ervaring met vernieuwing van overstappunten de gidsregio!. Om knooppunten toekomstbestendig te maken richting 2040 is het nodig de functionele kwaliteit (voorzieningen, gastvrijheid en veiligheid, duurzaamheid) te verbeteren met in acht name van de ruimtelijke kwaliteit. Ook wordt ingezet op meer knooppunten en meer overstap- en parkeer/stallingscapaciteit op de knooppunten (de schaalsprong). Dit is in de agenda niet verder in concrete projecten en/of hubs uitgewerkt. Landelijk is inmiddels een projectorganisatie ingericht die deze ontwikkeling gaat begeleiden. In Noord-Nederland is reeds veel geïnvesteerd in de hub-strategie en implementatie daarvan, een verdere landelijke uitrol is dan ook iets om trots op te zijn.

### TBOV Menukaart 8

tenslotte gaat in op bouwstenen voor innovatie, (open) datagebruik en duurzaamheid. Het gaat om kansen rond digitalisering (als Mobility as a Service: MaaS, met de app van A naar B), telecommunicatie, schoon energiegebruik (als 3kV elektrificatie), zero-emissie, waterstof, vervanging van diesel en circulair inkopen en onderhouden. Dit is in de agenda niet verder in concrete projecten uitgewerkt. Het komt ook in menukaart 9 aan de orde als het gaat om nog te maken systeemkeuzes.

# Colofon

Dit is een uitgave van de gemeenten Leeuwarden, Assen, Groningen en Emmen en de provincies Fryslân, Drenthe en Groningen (opdrachtgevers).

## De uitgave is gefaciliteerd door het OV-Bureau Groningen Drenthe

Overcingellaan 15e

9401 LA Assen

info@ovbureau.nl

Oktober 2022

## Inhoud en redactie

Projectteam uit het ambtelijk overleg OV en Spoortafel Noord-Nederland

## Vormgeving

Rik Ontwerpt

[www.rikontwerpt.nl](http://www.rikontwerpt.nl)

## Illustraties & Kaarten

Sebas van den Brink

[www.sebasvandenbrink.nl](http://www.sebasvandenbrink.nl)

## Foto's

Uit de eigen beeldbanken van de provincies, het OV-bureau en de vervoerders.

Werkzaamheden spoor Hoogeveen (pag. 28):

Stefan Verkerk (via ProRail).

ICNG-trein (pag. 3) Ahlstrom (via NS)

## Drukwerk en technische realisatie

Zalsman Groningen B.V.

© Copyright OV Bureau Groningen Drenthe





