

OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong

Landsdeel Zuid _ Brabant _ Limburg _ Zeeland

Voor u liggen de concrete maatregelen die Noord-Brabant, Limburg en Zeeland nodig achten om het ov-netwerk in Zuid-Nederland in de basis op orde te brengen en een schaa sprong te maken. Dit is niet alleen nodig omdat het aantal reizigers substantieel toeneemt en onze inwoners een leefbare provincie met een robuust en veilig netwerk verdienen. Het is ook noodzakelijk om te waarborgen dat het zuiden in de toekomst zijn substantiële economische bijdrage aan Nederland kan blijven leveren. Dit 'bidbook' is opgesteld op verzoek van staatssecretaris Stientje van Veldhoven. Een uitwerking als onderdeel van de landelijke uitwerking van het toekomstbeeld OV 2040. Zuid-Nederland heeft deze handschoen opgepakt samen met grote steden, het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen. Dit is ons bod.

Ons voorstel

- De regionale uitwerking vormt de basis voor de verdere uitwerking van Toekomstbeeld OV 2040.
- We verzoeken het Rijk met ons toe te werken naar een langjarige investeringsagenda.
- Op korte termijn (BO MIRT 2020) maken we afspraken over:
 - Spoor en stationsknoop Eindhoven
 - Spoor en stationsknoop 's-Hertogenbosch
 - BRT - verbinding Breda - Gorinchem - Utrecht
 - Emplacement Venlo, in relatie tot Goederen-vervoer
 - Intercity Aken

Inhoud

Inhoud

OV in 2040: de zuidelijke hink-stap-sprong	1
Inhoud	2
Inleiding	3
Deel 1 – De Opgaven	4
Limburgse opgave	4
Brabantse opgave	5
Zeeuwse opgave.....	6
Deel 2 De hink-stap-sprong	7
Het spoornetwerk	9
Het HOV-netwerk	11
Ontwikkelagenda op hoofdlijnen	12
Spoorsystemen	12
HOV-systeem	14
Colofon	15
BIJLAGE	16

Inleiding

Op 6 februari 2020 werd in Den Haag de nota 'Contouren Toekomstbeeld OV 2040' vastgesteld. Daarin staat beschreven wat Rijk, provincies, metropoolregio's vervoerders en ProRail per landsdeel zien als de belangrijkste ontwikkelrichtingen voor het openbaar vervoer van de toekomst. Zo ook voor het zuiden. Daaraan gekoppeld was een uitnodiging van staatssecretaris Stientje van Veldhoven om deze ontwikkelrichting uit te werken tot concrete maatregelen.

Een behoorlijke uitdaging, want het ov-netwerk staat natuurlijk niet op zichzelf. Deze pijler van ons mobiliteitssysteem staat in relatie met andere factoren die bereikbaarheid en mobiliteit raken en de komende jaren een grote rol zullen spelen, zoals bijvoorbeeld de met het Rijk afgesproken woningbouwopgave die fysieke ruimte zal innemen in en naast het spoor de verwachte toenemende groei van goederenvervoer (Brabantroute en Meteren-Boxtel) en de wens om de leefbaarheid en luchtkwaliteit voor onze inwoners te verbeteren.

Dit komt allemaal samen in Zuid-Nederland waar ruwweg zo'n vier miljoen mensen wonen en waarvan het economisch kloppend hart Brainport Eindhoven is. Een internationaal georiënteerde regio die een hightech-sector van wereldklasse herbergt, en een van de motoren is van de Nederlandse economie. Dit economische succes heeft een prijs. Het piept en het kraakt qua bereikbaarheid. Niet alleen op de weg, ook in het ov. Oprecht kunnen we stellen dat de puzzel die we als zuidelijke provincies met Rijk, regio's, vervoerders en ProRail moeten leggen, een complexe is.

Op basis van de ontwikkelrichting die we met z'n allen in februari hebben afgesproken en de vraag deze uit te werken, hebben we het ov-netwerk uitgesplitst en onderzocht wat de noodzakelijke maatregelen zijn om te komen tot een robuust netwerk dat zowel onze inwoners als onze economie nu en in de komende decennia kan bedienen. Deze regionale uitwerking is breed onderbouwd en gedragen. Het is opgesteld voor het Rijk, maar ook een advies aan alle andere belanghebbenden.

Wij zien de oplossing in het op orde brengen van de basis en een schaa sprong. Deze miljardeninvestering is nodig om ervoor te zorgen dat onze inwoners snel, veilig en overal kunnen reizen en de economische kracht en aantrekking van het zuiden van Nederland intact blijft. Zonder grootschalige investeringen om de basis op orde te brengen en daaropvolgend het maken van een schaa sprong, loopt het zuiden vast, met verminderde leefbaarheid en economische schade tot gevolg.

Wij zijn ervan overtuigd dat we samen met het Rijk, regio's, vervoerders en ProRail en bedrijfsleven deze omslag kunnen dragen, zodat onze inwoners, steden, dorpen, ondernemers en onderwijsinstellingen ook in 2040 van een goed openbaar vervoer-netwerk gebruik kunnen maken. Het voorwerk is nu afgerond, de voorstellen met het financiële plaatje liggen er, en het momentum is er om deze kans te pakken. Wij zijn bereid een forse bijdrage te leveren om ervoor te zorgen dat de maatregelen uit dit bod in 2040 werkelijkheid zijn. Het is nu aan u, wij zijn benieuwd naar uw reactie.

Deel 1 – De Opgaven

Limburgse opgave

In Limburg, een provincie met meer buitenlandse dan binnenlandse grenzen, is in mindere mate dan in Brabant sprake van groei en knelpunten. De aanpak van mobiliteit richt zich hier vooral op het benutten van kansen, zoals bijvoorbeeld het oplossen van ontbrekende schakels in de spoorinfrastructuur. En in Limburg moet, net als in Noordoost-Brabant, vooral worden ingezet op het ontsluiten van de kracht van verschillende agglomeraties in de provincie.

Op korte afstanden zijn de verschillende steden en regio's, zoals Maastricht, Sittard-Geleen, Venlo en Roermond concurrerend en aantrekkelijk voor werknemers en bedrijven. Wordt de afstand langer dan verliezen deze steden en regio's terrein ten opzichte van andere steden in Nederland. Het beter en sneller ontsluiten en aansluiten op Brabant en Gelderland, de rest van Nederland en de grote steden en HSL-knooppunten vlak over de grens is de manier om de aantrekkings- en concurrentiekracht te versterken. Zo kan bijvoorbeeld geprofiteerd worden van banen in of werknemers uit de regio Eindhoven en Aken.

Limburg streeft naar een kwaliteitsverbetering en wil het bestaande ov-netwerk optimaal gebruiken. Zo wil de provincie zijn ambities vormgeven: het beter benutten van wat er al is. De volgende stap is dan het oplossen van de 'missing links' en bepalen waar investeringen in infrastructuur nodig zijn, zoals op de Maaslijn en tussen Weert en Hamont. Traditioneel gezien worden veel van deze beslissingen genomen via het MIRT-besluitvormingstraject, maar dat sluit niet altijd aan op de Limburgse ambities en opgaven. Die vragen steeds vaker om een andere aanpak, omdat er ook afspraken moeten worden gemaakt over exploitatiekosten, materieelstrategie en internationale strategie op proces en inhoud.

Brabantse opgave

In Noord-Brabant lopen reizigers en bedrijven tegen de grenzen van het mobiliteitssysteem aan. Verschillende programma's en maatregelenpakketten zoals SmartwayZ.NL en De Run helpen bij het oplossen van knelpunten op de weg. Ook voor het ov moet er veel gebeuren, nu en richting de toekomst. De prognose is dat het in Brabant alleen nog maar drukker wordt op de weg, in de trein, bussen en op fietspaden en dat al die reizigers langere afstanden afleggen. Voor een mobiliteitssysteem dat al zwaar onder druk staat geen prettig vooruitzicht.

Als we inzoomen dan zie je dat in Zuidoost-Brabant de meeste bedrijven en instellingen in en rond Eindhoven zijn gevestigd. Deze Brainport-regio groeit stevig door, maar is relatief slecht ontsloten door het openbaar vervoer. De regio drijft op hoogopgeleide veelal technische medewerkers uit binnen- en buitenland. Het is belangrijk dat het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijft door 'metropolitane centrumontwikkeling'. Dat betekent genoeg woningen in Eindhoven bijbouwen (50.000 tot 2040), maar deze ook goed ontsluiten. Daarbij wordt ingezet op een mobiliteitstransitie: minder auto en meer lopen, fietsen, ov en slimme mobiliteitsontwikkelingen.

Dankzij de innovatieve bedrijven in de regio worden dergelijke slimme oplossingen in samenwerking tussen regionale overheden, bedrijfsleven en onderwijsinstellingen ontwikkeld, zoals dat bijvoorbeeld gebeurt bij SmartwayZ.NL. Deze innovatieve structuur blijven we verder versterken en uitbreiden. Het doel is om het openbaar vervoer de ruggengraat te maken van het Brainport-mobiliteitssysteem en een mobiliteitssysteem te creëren dat de economische toplocaties, campussen en nieuwe wijken verbindt en dat 'green & smart' is. Dit levert niet alleen een voor Nederland uniek mobiliteitssysteem op, maar het is ook een verdienmodel. De producten en diensten die daarbij worden ontwikkeld, kunnen worden vermarkt. Daarbij is het van belang om de wisselwerking tussen alle vervoersmiddelen te verwerken met de ontwikkeling van mobiliteitshubs, zoals het realiseren van het internationale knooppunt Eindhoven (zoals eerder al is afgesproken).

Dat zou dan de tweede internationale knoop in Zuid-Nederland worden. In West-Brabant ligt de andere: Breda. De internationale verbindingen met Breda moeten worden versterkt. Voor West- en Midden-Brabant is het van belang dat de reistijden met andere regio's worden verkort.

Niet alleen in Brabant, maar ook met Antwerpen, de Drechtsteden en Zeeland. Een belangrijke opgave is het verbeteren van de verbinding Breda-Tilburg. Deze steden kennen net als Eindhoven een grote woningbouwopgave. Het openbaar vervoer en mobiliteitshubs krijgen ook hier een grotere rol om deze groei op te vangen en de steden bereikbaar te houden. Daarnaast heeft een aantal grotere woon- en werkgebieden en trekpleisters geen spoorverbinding, zoals Oosterhout, Waalwijk, Moerdijk, de Efteling en Beekse Bergen. In Noordoost-Brabant speelt dit ook. Uden en Veghel hebben geen station. Deze steden moeten beter worden ontsloten en goede ov-verbindingen krijgen met 's-Hertogenbosch, Oss en Eindhoven, dat versterkt hun agglomeratiekracht.

Daarnaast ligt er een uitdaging bij centraal station 's-Hertogenbosch: dit station krijgt als regionaal en landelijk knooppunt dagelijks grote aantallen reizigers te verwerken, dit worden er in de toekomst meer dan het station aankan. Het station moet worden verbouwd en de overstapmogelijkheden auto-fiets-ov moeten beter.

Zeeuwse opgave

Ook in Zeeland kan de regionale economie profiteren van betere verbindingen. De belangrijkste opgave is om betere en snellere verbindingen tot stand te brengen met economisch sterke regio's zoals de Randstad, Noord-Brabant en Vlaanderen. Het doel is dat deze een serieuze concurrent zijn voor de auto; dit geldt voor alle verbindingen met sterke woon-, werk-, en studie-locaties buiten Zeeland.

Inzet is om een snelle, rechtstreekse treinverbinding te (her)introduceren tussen Zeeland en de Randstad, in aanvulling op de sprinters die tussen West-Brabant en Rotterdam rijden. Daarnaast wil Zeeland een sterke noord-zuid-as ontwikkelen door een HOV-lijn van Rotterdam, via Zierikzee, Goes en Terneuzen. Deze sterke verbindingen (of het ontbreken daarvan) zijn voor veel mensen een belangrijke factor bij het bepalen of ze wel of niet in Zeeland gaan wonen en werken. Daarmee zijn ze dus cruciaal voor de sociaaleconomische ontwikkeling van de provincie en North Sea Port.

En er is nog een uitdaging in Zeeland, een provincie die zich kenmerkt door een relatief lage bevolkingsdichtheid, natuurlijke barrières en het grensgebied: het versterken van de cohesie tussen de Zeeuwse kernen. Hier profiteren niet alleen de inwoners direct van omdat hun reismogelijkheden verbeteren, het kan bovendien het toerisme een boost geven. Om dat te bewerkstelligen moeten mobiliteitsknooppunten en robuuste HOV-lijnen worden ontwikkeld. Naast de bestaande vervoersvormen streven we bovendien naar innovatieve vervoersconcepten, door nieuwe technologische systemen, slimme en duurzame oplossingen.

Deel 2 De hink-stap-sprong

Zoals in deel 1 beschreven, verschillen de provincies nogal, ook qua opgaven. Toch zijn er ook gemene delers. De Brabantse B5-steden (Breda, Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Helmond) en het verstedelijkte gebied in Zuid-Limburg bruisen van de economische activiteiten. De agrifoodsectoren en maakindustrie in Brabant zijn top of the bill en studenten weten hun weg te vinden naar Brabantse steden als Tilburg, Eindhoven, Breda en 's-Hertogenbosch, net als naar het eveneens sterk internationaal georiënteerde Maastricht, dat sterk is in Life-Science and Health. Sittard-Geleen heeft met Chemelot een sterke chemische sector en Parkstad zet met zijn grote financiële sector vooral in op Smart Services. Zeeland heeft zijn havens van waaruit goederen naar het achterland gaan en trekt veel toeristen.

Tegelijkertijd zijn er gebieden in Brabant, Limburg en Zeeland waar juist de rust heerst. Landelijke gebieden die niet groeien, of die zelfs te maken krijgen met krimp. Daar gaat de uitdaging zijn dat het ov voor iedereen beschikbaar blijft, via rendabele buslijnen, snelfiets-routes en nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit die mogelijk worden door innovatie en digitalisering. Ook kent Zuid-Nederland een aantal zwakke plekken qua openbaar vervoer: zo zijn er middelgrote steden en economische gebieden die slecht ontsloten zijn omdat ze geen station hebben, kunnen de (inter)nationale verbindingen beter en ontbreekt op sommige trajecten/plekken noodzakelijke infrastructuur.

Complicerende factor daarbij is het goederenvervoer per spoor. Dat is belangrijk voor onze landelijke en regionale economie en een relatief schone en veilige manier van vervoer, maar het aantal goederentreinen door woonkernen in Zuid-Nederland wordt onhoudbaar. De verstedelijkingsopgave, de verwachte sterke groei van het goederenvervoer en ontbrekende railinfrastructuur hebben het komende decennium verstrekkende gevolgen voor de steden en dorpen langs het spoor in Noord-Brabant en Limburg. Het zit bovendien een substantiële uitbreiding van personenvervoer over het (bestaand) spoor in de weg. Een duurzame manier van mobiliteit die we juist willen stimuleren.

De belangrijkste opgaven, ambities en ontwikkelingen laten zich het best samenvatten als het versterken van de concurrentiepositie en het vergroten van de agglomeratiekracht, het opvangen van groei, verstedelijking en krimp en het verbeteren van het klimaat, gezondheid en leefomgeving. Onderschreven door het bedrijfsleven en de onderwijsinstellingen in het zuiden zetten we ons gezamenlijk in om deze opgave aan te pakken.

Wat betekent dit concreet voor de inrichting van ons toekomstig spoor- en HOV-systeem? Onze ov-stip op de horizon is uitgewerkt in een ontwikkelagenda in de vorm van zeven ontwikkelrichtingen, zoals het versterken van de internationale treinverbindingen, het maximaal benutten van de Betuweroute om de Brabant route en Meteren-Boxtel te ontlasten, het sneller verbinden van steden, dorpen en regio's zonder railverbinding en het inzetten op dragende ov-corridors in en rond de grote steden met stadsrand-hubs. Daarbij horen aanpassingen aan het spoorboekje zoals bijvoorbeeld 2 keer per uur een IC-verbinding Eindhoven, Tilburg, Breda, Antwerpen, Brussel of 8 keer per uur een directe verbinding tussen Eindhoven en Amsterdam/Schiphol, verminderen overlast goederentreinen door de zuidelijke provincies en nieuwe HOV-verbindingen (zie voor een uitgebreid overzicht van de toekomstige trein- en HOV-verbindingen die we voor ogen hebben in 'Ontwikkelagenda op hoofdlijnen'. Deze is als bijlage toegevoegd, zie pagina 12.

Dit alles kan alleen via een hinkstapsprong: eerst de basis op orde brengen binnen de bestaande infrastructuur door de dienstregeling te verbeteren (hink), daarna het netwerk doorontwikkelen en robuust maken (stap), zodat het hoofdnetwerk vervolgens een schaalessprong kan maken. En dit is meer dan een schaalessprong in de infrastructuur. Het is een systeem-sprong: een andere manier van omgaan

met mobiliteit, in verbinding met bedrijven en kennisinstellingen. Met duidelijke afspraken op flankerend beleid zoals parkeer- en verstedelijkingsbeleid door gemeenten. Een nieuwe manier van werken.

Het spoornetwerk

Het goede nieuws is dat er op korte en middellange termijn (tot 2030) veel winst te behalen is met no-regret-maatregelen, zoals een slimmer spoorboekje of betere benutting van het HOV-netwerk van bussen. Daarnaast leveren investeringen in de (inter)nationale knopen -s-Hertogenbosch, Eindhoven, Tilburg en Maastricht en de baanvakken Eindhoven -Venlo en Eindhoven - 's-Hertogenbosch veel op. Deze passen binnen de normale groei naar de toekomst toe. Dit "op orde brengen van de basis" kost circa 1 miljard euro (tabel STAP). Dat moet ertoe leiden dat we het spoor robuust maken.

We bouwen voort op de huidige dienstregeling en breiden deze uit op Eindhoven-Düsseldorf, tussen Eindhoven en Helmond de Drielandentrein en de IC Aken. En breiden deze nog verder uit via dit investeringspakket. Richting 2040 zien wij de structurele oplossing voor het openbaar vervoer in Landsdeel Zuid-in een "schaal-sprong" van het spoor- en HOV-netwerk. Daarmee is voor het spoor ruim 2,5 miljard euro gemoeid (tabel SPRONG). Dat moet leiden tot een schaalessprong. Dat geld wordt gebruikt om aanwezige knelpunten aan te pakken door investeringen in de spoorinfrastructuur. De hoofdingrepen die we willen doen zitten op de verbinding Gent-Terneuzen, het baanvak Breda-Tilburg, het baanvak 's-Hertogenbosch -Nijmegen, de Maaslijn en het baanvak Weert-Hamont (B). Dit alles werkt niet zonder een duidelijk inzet om het ov als volwaardig alternatief te positioneren in de vorm van een mobiliteitstransitie. Het betekent flankerend beleid waarbij een inspanning wordt gevraagd van alle partners: de rijksoverheid, de provincies, gemeenten, vervoerders en bedrijfsleven.

TABEL STAP Robuust maken en doorontwikkelen Investeringskosten infrastructuur

Baanvak / Station	Omschrijving	Miljoen €
Eindhoven	8 perronsporen	200
Eindhoven	Faseren spoor	410
Eindhoven	Vrije kruising Tongelre	100
Eindhoven	4 extra wissels oostzijde	25
Eindhoven - Venlo	Deurne 1 keerspoor (middenligging)	25
Eindhoven - Venlo	Hamont 1 keerspoor (middenligging)	25
's-Hertogenbosch (Dit is exclusief de kosten van het integraal aanpakken van de multimodale stationsknoop 's-Hertogenbosch.	Perronspoor 8 en lay-out sporen	35
's-Hertogenbosch - Eindhoven	Volledige vork Liempde	75
Tilburg	aansluiting Vrije kruising Tilburg-Oost	80
Tilburg	aansluiting 4 sporen	25
Breda - Tilburg	4 sporen Tilburg Reeshof - Tilburg	400
Heerlen	Keerspoor oostzijde	20
Sittard	Extra wissels	10
Maastricht	Faseren spoor	610
Breda - Tilburg	Faseren spoor	310
Totaal investeringskosten		1.050

TABEL SPRONG Schaalsprong - Investeringskosten infrastructuur

Baanvak / Station	Omschrijving	Miljoen €
Gent - Terneuzen	Spoor Zelzate - Terneuzen	190
Zeeland - Antwerpen	VeZA-boog	150
's-Hertogenbosch - Tilburg	Volledige vork Vught	150
's-Hertogenbosch - Tilburg	Tailtrack ten zuiden van Vught	60
's-Hertogenbosch - Oss	Tailtrack ten oosten van 's-Hertogenbosch	25
Oss	4 perronsporen	50
Oss - Nijmegen	Dubbelspoor brug Ravenstein	110
Boxte	Wissels	20
Berkel-Enschot	Nieuw station	40
Tilburg - aansluiting	Volledige vork Tilburg-Oost	50
Breda - Tilburg	4 sporen Breda - Tilburg Reeshof	250
Nijmegen - Venray	Dubbelspoor	400
Venray - Venlo	Dubbelspoor	100
Venlo	Aanpassingen spoor 3 en wissels	50
Venlo - Roermond	Dubbelspoor	350
Roermond	Nieuw eilandperron	150
Roermond	2 goederenwachtersporen	50
Weert - Hamont	Reactivering (korte termijn)	40
Weert - Hamont	Extra spoor Budel - Weert (schaalsprong)	20
Weert	Extra spoor Weert - Hamont	100
Totaal investeringskosten		2.355

Het HOV-netwerk

Het onderliggend regionaal OV-netwerk is nadrukkelijk in samenhang met het spoornetwerk bekeken. Het Zuiden van Nederland kent bij uitstek grote hoogstedelijke gebieden, die niet zijn ontsloten met een vorm van spoor. Als alternatief hierop bieden de provincies Zeeland, Noord-Brabant en Limburg hier hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) aan.

Ook bij het HOV voorzien wij een hinkstapsprong. Eerst de basis op orde brengen door verbeteringen in de dienstregeling door te voeren. Hierna kan het netwerk worden doorontwikkeld en robuust worden gemaakt. We vertrekken hierbij vanuit het bestaande HOV-netwerk. Voor de tweede stap zetten we in op het beter verbinden van locaties zonder railverbinding en op dragende corridors in en om grote steden, met stadsrandhubs.

Hink: Transitie en verbeteren bestaand netwerk

- Transitiestrategie alle concessiegebieden incl mobiliteitshubs
- Optimaliseren dienstregeling in overleg met reizigers, gemeenten, onderwijsinstellingen en bedrijfsleven, zoals onder andere het havengebied Moerdijk en bedrijventerrein Meijerijstad.

Stap: Versterken bestaande HOV netwerk

- Venlo - Gennep - Nijmegen
- Maastricht - Gulpen - Vaals - Aken
- Corridor Breda-Oosterhout-Geertruidenberg/ Gorinchem,
- Tilburg - Waalwijk - 's-Hertogenbosch,
- Eindhoven - St. Oedenrode - Uden - Veghel - Nijmegen
- Binnenstedelijk HOV van Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch en Stedelijke gebied Eindhoven/Helmond
- Zeeland: noord-zuid-as
- en andere

Als laatste willen we een schaa sprong realiseren. Ook deze investeringen vergen flankerend beleid, waar bij een inspanning wordt gevraagd van alle partners:

- de rijksoverheid
- de provincie
- de gemeenten
- de vervoerders
- het bedrijfsleven

Om de schaa sprong te realiseren moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan:

- een mobiliteitstransitie
- aandacht voor de inrichting van de openbare ruimte, slim verstedelijken
- een werkgeversbenadering
- samen investeren

Sprong: Schaa sprong

- Nieuwe ontbrekende schakels inclusief flankerend beleid (mobiliteits transitie):
 - Brainportlijn (A2/N2 verbinding),
 - Breda - Gorinchem - Utrecht,
 - Tilburg-Noord - A2 Eindhoven,
 - A50 Uden - Nijmegen.

Ontwikkelagenda op hoofdlijnen

De regionale uitwerking voor landsdeel Zuid is in de periode van februari 2019 tot september 2020 uitgewerkt door de partijen APPM, Goudappel Coffeng, Inno-V en SMA. In deze regionale uitwerking zijn we vertrokken vanuit de belangrijke opgaven van de provincies.

Doelstellingen:

1. Versterken concurrentiepositie in stand houden en vergrote agglomeratiekracht
2. Opvangen groei, verstedelijking én krimp
3. Verbeteren klimaat, gezondheid en leefomgeving

7 ontwikkelrichtingen:

Spoor-systemen

1. Beter verbinden en ontwikkelen internationale markt
2. Dichter bij elkaar brengen economische kerngebieden
3. Maximaal benutten Betuweroute, verminderen overlast spoorgoederen in Brabant
4. Bestaande regionale railsysteem benutten

HOV-systeem

5. Versterken bestaande HOV-netwerk
6. Sneller verbinden herkomsten en bestemmingen zonder railverbinding
7. Inzetten op dragende OV-corridors in en rond de grote steden met stadsrandhubs

Spoorsystemen

1 Beter verbinden en ontwikkelen internationale markt

Internationale verbindingen zijn cruciaal voor Nederland. Voor onze steden en het vestigings-klimaat. Met name dit onderdeel is van groot belang voor onze werkgevers. Korte vliegtuigreizen mogen niet concurreren met internationale treinverbindingen: de internationale korte vliegtuigreis van de toekomst is altijd het snelst met de trein.

Spoorsystemen

- 1 keer per uur een IC-verbinding van de Randstad via Eindhoven en Heerlen met Aken en 1 keer per uur van de Randstad via Eindhoven en Maastricht met Luik
- 2 keer per uur een IC-verbinding van de Zuidelijke Randstad via Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo met Düsseldorf
- 2 keer per uur een IC-verbinding Eindhoven, Tilburg, Breda, Antwerpen, Brussel
- Zonder volwaardig alternatief naar Brussel behoudt Breda de huidige IC-bediening via de HSL naar Brussel
- 1 keer per uur Weert Hamont-Antwerpen en 1 keer per uur IC Roosendaal-Antwerpen

2 Dichter bij elkaar brengen economische kerngebieden

Met het programma Hoogfrequent Spoor verbeteren we de belangrijkste corridors van landsdeel Zuid. Deze intensivering voor 2030 doorontwikkelen naar 2040 betekent in 2040:

- Zeeland nog beter verbinden met Noord-Brabant en de Randstad,

- Limburg en de Brabantse stedenrij vanaf 2030 doorontwikkelen met intensievere verbinding met de Randstad (via Rotterdam en via Utrecht)

Spoorsystemen

- Omklap van de IJssellijn, 4 keer per uur een rechtstreekse IC-verbinding Breda - Tilburg - 's-Hertogenbosch - Utrecht met 2 keer per uur een IC-stop op Tilburg Universiteit
- 2 keer per uur een rechtstreekse verbinding Eindhoven - 's-Hertogenbosch - Nijmegen, aanvullend 2 keer per uur een IC Nijmegen - 's-Hertogenbosch, door als stoptrein naar Tilburg en Breda
- 8 keer per uur een directe verbinding Eindhoven - Utrecht - Amsterdam/Schiphol, 2 keer per uur als IC+ vanuit Zuid-Limburg (Aken en Luik)
- 6 keer per uur IC Eindhoven - Tilburg - Breda, 4 keer per uur naar Den Haag en 2 keer per uur naar Antwerpen - Brussel
- 2 keer per uur een IC Vlissingen - Middelburg - Goes - Bergen op Zoom - Roosendaal - Dordrecht - Rotterdam en verder
- 2 keer per uur Maasexpress tussen Maastricht en Nijmegen
- Introductie snelle BRT-busverbindingen Breda - Gorinchem - Utrecht en Eindhoven - Veghel /Uden - Nijmegen

3 Maximaal benutten Betuweroute, verminderen overlast spoorgoederen in Brabant

De spoorverbindingen in Noord-Brabant blijven noodzakelijk voor het faciliteren van goederenvervoer. Spoorvervoer is een prima middel om op veilige en duurzame manier goederenvervoer mogelijk te maken. Juist ook voor de economie van Noord-Brabant. Omdat het personenvervoer en goederenvervoer gebruik maken van dezelfde sporen, blijft het noodzakelijk om dit goed af te blijven stemmen.

Spoorsystemen

- 2 goederenpaden per uur op de Brabantroute en op Meteren - Boxtel, 3 goederenpaden per uur Eindhoven - Venlo
- Geen toename van overlast door spoorgoederen-vervoer, door diverse maatregelen m.b.t. overwegen, geluid, trillingen en externe veiligheid
- Infrastructurele maatregelen om goederen-routing te optimaliseren:
 - Veza-boog
 - Spoor Gent - Terneuzen
 - Aanpak emplacement Venlo
 - 3RX (Antwerpen - Budel - Venlo - Duitsland) kan voor de lange termijn een optie voor ontlasting Brabantroute vanuit Antwerpen zijn

4 Bestaande regionale railsysteem benutten

Het sprinternetwerk in landsdeel Zuid wordt in samenhang met de onderliggende HOV-netwerken verder uitgewerkt. De onderlinge relaties tussen de steden groeien. Een regionaal kernnetwerk van trein en bus is noodzakelijk. Voor Noord-Brabant werken we dit ook uit in een schaa sprong voor het Bravodirect-netwerk.

Spoorsystemen

- Op alle treinverbindingen 2x/uur Sprinters. Op Noordelijke Maaslijn, tussen 's-Hertogenbosch - Nijmegen, Breda - Tilburg, Boxtel - Eindhoven, Eindhoven - Deurne, Heerlen - Maastricht en Sittard - Maastricht 4x/uur Sprinters.

- 2x/uur Sprinters Vlissingen – Breda, maakt versnelling Zeeland – Rotterdam en hogere frequentie Roosendaal – Breda mogelijk
- Doorkoppeling of overstap op hetzelfde perron Sprinters in Dordrecht.
- Doorkoppelen Sprinter Breda – Tilburg - 's-Hertogenbosch als IC door naar Nijmegen
- Verstedelijking rond stations (o.a. rond IC-stations Tilburg, Breda, Eindhoven en Maastricht).
- Nieuwe (sprinter)stations daar waar dit inpasbaar is en er voldoende reizigersaanbod ontstaat. Dit geldt naar verwachting voor een nieuw sprinterstation Berkel-Enschot.

HOV-systeem

5 Versterken bestaande HOV-netwerk

Provincie Limburg

De provincie Limburg heeft een sterk regionaal spoornet met veel stations. Met name in Zuid-Limburg is de stationsdichtheid hoog. Dit spoorstelsel functioneert daarmee als het 'dragende HOV-systeem'. Daar komt in de nabije toekomst de tram tussen Hasselt en Maastricht bij.

De provincie Limburg ziet er potentie in sommige verbindingen als HOV te versterken. Dit zijn:

- Venlo – Gennep – Nijmegen
- Maastricht – Gulpen – Vaals – Aachen
- Heerlen – Hoensbroek – Sittard
- Sittard – Geleen – Beek

Provincie Noord-Brabant

In heel Noord-Brabant zijn de afgelopen jaren succesvol HOV-lijnen geïntroduceerd. In de komende jaren is het zaak om het HOV-netwerk te versterken. Dat wil zeggen lijnen versnellen en de betrouwbaarheid te vergroten door 'doorsteekjes' op drukke punten. Verder bestaat de versterking uit voorrang bij verkeersregel-installaties, gebruik van vluchtstroken en waar nodig de aanleg van busbanen. Waar en wanneer mogelijk worden snellere routes toegevoegd aan succesvolle corridors, zodat gebruikers op langere afstanden sneller en met minder stops en 'geslinger' kunnen reizen. Voorwaarde is dat de kracht van de bestaande HOV-lijnen in stand blijft. Het uitgangspunt is hoogfrequent vervoer op elke HOV-route: het streven is minimaal zes keer per uur per richting in de spits. Dit is uiteraard maatwerk en vergt een groeistrategie.

Versterking van het netwerk gaat gepaard met optimale uitwisseling tussen verschillende vormen van vervoer. Dat betekent dat mobiliteitshubs worden verbeterd en aangenamer gemaakt door te investeren in P+R en voorzieningen en dat de microbereikbaarheid (voor voetgangers en fietsers) van hubs beter wordt. Reistijdverlies en overstaptijd worden geminimaliseerd.

Provincie Zeeland

De oost-west-as wordt versterkt via het spoor. Op de noord-zuid-as streven we naar een dragende HOV-verbinding. Deze HOV-lijn verbindt de Zeeuwse eilanden, een aantal grotere Zeeuwse steden en de steden Gent en Rotterdam snel en direct met elkaar. Het gaat om een versterking en verbetering van de bestaande buslijnen.

De laatste twee strategielijnen hebben betrekking op de provincie Noord-Brabant

6 Sneller verbinden herkomsten en bestemmingen zonder railverbinding

Provincie Noord-Brabant

Brabant wordt gekenmerkt door een aantal grotere woon- en werkgebieden zonder railverbinding. Om deze gebieden beter te ontsluiten, zet Noord-Brabant in op een nieuw product: een BRT-systeem (Bus Rapid Transit). Doel van dit systeem is om de reiziger een hoogwaardig alternatief voor de auto te bieden en zo te verleiden om het ov te gebruiken. Het BRT-systeem bestaat uit hoogwaardige ov-lijnen naar hoofdstations en stadsranden met de snelheid en het comfort van de trein. Deze verbindingen hebben de kenmerken van een trein: een gemiddelde snelheid van 60km/u, steeds de snelste route (overslaan kernen), niet meer stops dan nodig en meer persoonlijke ruimte per zitplaats. Om het aantal bus-bus-overstappen te reduceren, is het zaak om meer directe verbindingen tussen herkomst- en bestemmingslocaties te realiseren. Dit leidt in de stedelijke regio's tot een deltamodel waarbij lijnen vanuit elke windrichting in de steden bij elkaar komen en zich daar opsplitsen. Ze gaan naar zowel bestemmingen in het hart van de stad (zoals nu) als naar de randen van de stad. Daarbij is het nodig P+R-locaties slim aan te laten sluiten op het stedelijke HOV-systeem. Daar komt ook de parkeerstrategie van de steden bij kijken

7 Inzetten op dragende OV-corridors in en rond de grote steden met stadsrandhubs

Provincie Noord-Brabant

De drukste ov-lijnen in Noord-Brabant bevinden zich in de grote steden (5.000 reizigers per dag op vrijliggende HOV-lijnen in Breda en Eindhoven). Tegelijkertijd is daar de ruimte beperkt en de interactie met de rest van het verkeer het grootst. Het is zaak om in Eindhoven, Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch toe te werken naar een systeem van dragende ov-corridors, die de belangrijkste kerngebieden verbinden met de hoofdknopen.

In aanvulling hierop is het van belang om bij de verstedelijking het dragende ov-systeem in het oog te houden. Dat betekent verdichten langs HOV-corridors en rond ov-knopen. Deze strategie werkt twee kanten op. Enerzijds krijgen bewoners van nieuwe woningen een hoogwaardig alternatief voor de auto. Anderzijds neemt door een toenemend aantal ov-reizigers het draagvlak voor het ov-systeem toe. Daarmee kan de kwaliteit verder omhoog en ontstaat een zichzelf versterkend effect.

Om de inkomende pendels in de steden op te vangen, is het belangrijk om de dragende ov-corridors op logische plekken nabij uitvalswegen te voorzien van goed bereikbare, multi functionele mobiliteitshubs. Afhankelijk van de ligging gaat het om P+R (Park and Ride) aan de stadsrand, B+R (Bike and Ride) aan de rand van het centrum en W+R (Walk and Ride) in het centrum. Op deze mobiliteitshubs kan de overstap van de ene modaliteit op de andere plaatsvinden, zowel voor verkeer de stad in als verkeer de stad uit.

Colofon

Op 6 februari 2020 hebben rijk en regio de 'contouren Toekomstbeeld OV 2040' vastgesteld. Deze nota beschrijft de invulling van de ambitie van het Rijk, provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail om te komen tot gezamenlijke richtlijnen voor het openbaar vervoer in 2040. In deze nota vraagt het Rijk de regio de ontwikkeling voor het OV goed uit te werken, in gezamenlijkheid met de nationale uitwerking. De regio heeft zich het afgelopen jaar in gezamenlijkheid hard gemaakt voor de uitwerking van deze opdracht. Voor u ligt het Bidbook met de prioriteiten uit deze uitwerking. Opgesteld in consultatie van de vele gemeenten in het Zuiden, ondertekend door de provincies Limburg, Noord-Brabant en Zeeland, diverse gemeenten, werkgevers en kennisinstellingen. En belangrijk: in afstemming en advisering van het landelijke uitwerkingsteam, NS en ProRail.

Provincie Limburg
Provincie Zeeland
Provincie Noord-Brabant
Gemeenten: Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Helmond, Breda, Tilburg
VNO-NCW Brabant Zeeland, VNO-NCW in Limburg
TU Eindhoven
Arriva, Hermes

Mede mogelijk gemaakt door:

APPM
Goudappel Coffeng
Inno-V
SMA
NS
ProRail

BIJLAGE

In een bijlage is op een kaart weergegeven welke stappen we als Landsdeel Zuid willen zetten om de basis op orde te brengen en een schaa sprong / systeemsprong te maken.

De basis op orde

- A. 's-Hertogenbosch en Eindhoven spoor en stationsopgave
- B. Venlo en Tilburg: spooropgave
- C. Maastricht Stationsopgave
- D. Baanvakken Eindhoven - Venlo en Den Bosch - Eindhoven
- E. Vlissingen - Randstad
Binnenstedelijke HOV en doorstromingsmaatregelen

De investeringen van het totaalpakket bedragen ca. € 1,6 miljard

Schaalsprong / Systeemsprong

- 1. Maaslijn
- 2. Viersporig Breda Tilburg
- 3. Gent - Terneuzen en Vezaboog
- 4. Breda - Gorinchem - Utrecht
- 5. Station BerkelEnschot
- 6. HOV Hart van Brabant
- 7. HOV Brainport (aanpak Eindhoven / Helmond, incl. verbinding Tilburg - A2 - A67)
- 8. HOV Noordoost ↔ HOV West Brabant

De investeringen van het totaalpakket bedragen ca. € 4,7 miljard