

Vergaderjaar 2020–2021

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 746**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 januari 2021

In februari 2019 zijn gezamenlijk met de decentrale overheden en OV-partijen de contouren en doelen van het Toekomstbeeld OV neergezet (Kamerstuk 23 645, nr. 685). Na grondig onderzoek door ProRail en vervoerders is hier nu een Ontwikkelagenda aan gekoppeld die de keuzes inzichtelijk maakt en een perspectief biedt richting 2040<sup>1</sup>. Openbaar vervoer is onmisbaar voor onze maatschappij: voor mensen om te reizen van en naar werk, onderwijs of recreatie. De essentiële rol is – ondanks de beperkingen – des te meer gebleken tijdens de voorbije periode. We moeten voorbij de huidige crisis kijken waar het de lange termijn betreft. Ik ben dan ook content om – zoals uw Kamer mij ook heeft verzocht – dit streefbeeld voor een hoogwaardig openbaar vervoer aan uw Kamer aan te bieden.

De ontwikkelagenda laat zien wat nodig en mogelijk is om in stappen naar 2040 toe te werken. Ook met de huidige onzekerheid vanwege de COVID-19 pandemie blijft dit vanwege de samenhang met de grote woningbouwopgave en lange doorlooptijd van infrastructuurprojecten nodig. Met de afspraken in de bestuurlijke overleggen MIRT van het najaar van 2020 zijn hier dan ook al de eerste stappen voor gezet. Met name de benodigde extra woningen richting 2030 en 2040 vragen om slimme oplossingen op het gebied van bereikbaarheid. OV kan dat ruimte-efficiënt en duurzaam invullen. De ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV biedt het nieuwe kabinet daarmee inzicht ten behoeve van te maken keuzes en oplossingsrichtingen.

Vanuit het programma Toekomstbeeld OV, waarin wordt samengewerkt met decentrale overheden en de OV-sector, is separaat een gezamenlijke

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

duiding van de ontwikkelagenda toegevoegd<sup>2</sup>. De diverse achterliggende onderzoeksrapporten en de marktvisie op het netwerk vanuit de spoor-goederensector worden gepubliceerd op [rijksoverheid.nl](http://rijksoverheid.nl).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

---

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

## Achtergrond: Moties en toezeggingen

De ontwikkelagenda van het Toekomstbeeld OV bevat een antwoord op diverse moties en toezeggingen. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht.

Moties/toezeggingen	Onderwerp	Toelichting
Moties: Amhaouch c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 819), Amhaouch en Ziengs (Kamerstuk 29 984, nr. 835), Amhaouch en Schonis (Kamerstuk 35 000 A, nr. 41)	Verbeteren internationale verbindingen	In het kader van Toekomstbeeld OV zijn verschillende opties onderzocht om de grensoverschrijdende verbindingen te verbeteren en aan te sluiten op de plannen van onze buurlanden. De ontwikkelagenda laat in de menukaart «internationaal verbinden» de diverse mogelijkheden zien. Deze opties vragen ook om concrete investeringen en in sommige gevallen exploitatievergoedingen. Voor de rechtstreekse verbinding Den Haag/Rotterdam - Eindhoven - Düsseldorf is de benodigde investering nog niet bekend. Op basis van de ontwikkelagenda en achterliggende onderzoekresultaten is een verdere verdieping op de internationale corridors mogelijk.
Moties: Amhaouch en Drost (Kamerstuk 29 984, nr. 834), Drost en Ziengs (Kamerstuk 29 984, nr. 841)	Verbinding met de steden in regio's en landsdelen	De snelle verbinding met de landsdelen is nadrukkelijk onderzocht. De Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV laat in menukaart «versnellen naar de landsdelen» de opties zien om de verbinding met de landsdelen te verbeteren.
Motie: Drost en Schonis (Kamerstuk 29 984, nr. 842)	Witte vlekken in OV-netwerk	De potentie voor OV is met name groot op plekken waar grote groepen reizigers zich verplaatsten – zoals tussen de steden. De kansen om hierin te verbeteren zijn opgenomen in de ontwikkelagenda (bijv. door extra treinen of snellere verbindingen). Daarnaast is in de ontwikkelagenda het concept Bus Rapid Transit (hoogwaardig busproduct) nader in beeld gebracht. Dat biedt vooral uitkomst op relaties waar OV nu ontbreekt. Kansrijke casussen zijn hiervoor in beeld gebracht: van en naar Groningen/Drenthe, netwerk Eindhoven - Meijerij en Utrecht-Amstelveen-Haarlem.
Motie: van der Graaf c.s. (Kamerstuk 35 300 A, nr. 51)	Haalbaarheid Nedersaksenlijn	De Nedersaksenlijn is zowel regionaal als in Toekomstbeeld OV onderzocht. De resultaten laten zien dat de verbinding nieuwe reizigers oplevert maar dat de infrastructuur- en exploitatiekosten hoog zijn, ook zijn er nog verschillende mogelijkheden om de oplossing te optimaliseren of een alternatief met Bus Rapid Transit (hoogwaardig busproduct) te onderzoeken.

Moties/toezeggingen	Onderwerp	Toelichting
<p>Toeze-gging: AO Spoorveiligheid en ERTMS – 4 maart 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 892) (Kroger)</p>	<p>Uitbreiding spoor Arnhem-Utrecht</p>	<p>Het lid Kroger heeft in het AO Spoorveiligheid en ERTMS gevraagd naar de mogelijkheden voor verdubbelingen van het spoor tussen Utrecht en Arnhem. Toegezegd is dat hier in het kader van het Toekomstbeeld OV op zal worden gereageerd. Deze corridor is in het Toekomstbeeld OV uitgebreid onderzocht. Uit het onderzoek volgt dat op deze corridor veel ambities leven op het gebied van internationaal, nationaal en regionaal vervoer. De samenhang tussen deze ambities en het landelijke netwerk is daarbij groot. Het combineren van de verschillende ambities heeft als gevolg dat de kosten voor de aanpassingen aan de infrastructuur erg hoog zijn. Dit vraagt om nadere uitwerking en optimalisatie. Gezien het belang van deze corridor voor alle schaalniveaus zal vervolgonderzoek nodig zijn.</p>
<p>Toeze-gging: AO Spoorveiligheid en ERTMS – 4 maart 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 892) (Ziengs)</p>	<p>Coevorden - Bad-Bentheim - Neuenhaus en Rheine</p>	<p>Het lid Ziengs heeft in het AO Spoorveiligheid en ERTMS gevraagd naar de verbinding Coevorden - Bad-Bentheim - Neuenhaus en Rheine (en de inzet voor TEN-T). Het onderzoek van het Toekomstbeeld OV laat zien dat de verbinding nieuwe reizigers oplevert en dat de infrastructuurkosten beperkt zijn. In BO MIRT van najaar 2020 zijn over het internationale project Emmen-Rheine reeds afspraken gemaakt met de regio.</p>
<p>Toeze-gging: NO MIRT 25 november 2019 (Kamerstuk 35 300 A, nr. 73) (Ziengs)</p>	<p>Mogelijkheden station Berkel- Enschot</p>	<p>In het NO MIRT van 25 november 2019 is door het lid Ziengs aandacht gevraagd voor een nieuw station Berkel-Enschot. Toegezegd is dat de mogelijkheden voor station Berkel-Enschot worden meegenomen in de nadere uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Het onderzoek laat zien dat station Berkel-Enschot inpasbaar is in het netwerk maar tevens afhangen van keuzes en investeringen die op de verschillende corridors worden gemaakt. In het vervolgproces dienen keuzes afgewogen te worden op basis van baten en kosten.</p>
<p>Motie: Amhaouch c.s. (Kamerstuk 35 000 A, nr. 75)</p>	<p>Mogelijkheden station Barneveld Noord</p>	<p>In de ontwikkelagenda is uitgebreid aandacht voor de ontwikkeling van stations en knooppunten. Het onderzoek laat zien ook zien dat de station Barneveld Noord inpasbaar is in het netwerk maar tevens afhangen van keuzes en investeringen die op de verschillende corridors worden gemaakt. In het vervolgproces dienen keuzes afgewogen te worden op basis van baten en kosten.</p>