

Deze partijen zetten zich in
voor 30 minuten sneller vóór 2030!

Provincie Groningen

Provincie Fryslân

Provincie Drenthe

Provincie Noord-Holland

Provincie Overijssel

Provincie Flevoland

Consumentenorganisaties
OV Fryslân, Groningen
en Drenthe

Vervoerregio Amsterdam

VNO/NCW MKB Noord

Gemeente Leeuwarden

Gemeente Groningen

Gemeente Assen

Gemeente Zwolle

Gemeente Enschede



Snelle spoorverbinding → sterkere economie →
leefbare Randstad en regio Noord- en Oost-Nederland

Stap voor stap naar een snellere trein

Stap 1: 15 minuten sneller tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle

De eerste stap is het versnellen van de reistijd van de treinen tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle. Een testrit op korte termijn moet uitwijzen hoeveel sneller het nu al met de huidige infrastructuur zou kunnen en wat er aan infrastructuur nog moet verbeteren. De volgende stap is met de inzet van nieuwe, snellere treinen op de Hanzelijn (maximaal 200 km per uur) en de Flevolijn (maximaal 160 km per uur) te gaan rijden. Hiermee kan de eerste tijdswinst tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle worden bereikt. Dit betekent tijdswinst voor de stations waar de snelle trein stopt. Door snelheidsverhoging op het baanvak en compenserende maatregelen kunnen ook alle tussenliggende stations profiteren.

Stap 2: Vóór 2030 30 minuten sneller van Amsterdam-Zuid naar Leeuwarden, Assen/Groningen en Enschede

De tweede stap moet vóór 2030 leiden tot minimaal 30 minuten sneller reizen tussen de Randstad en Leeuwarden en tussen de Randstad en Assen/Groningen. Binnen het Toekomstbeeld OV 2040 dient prioriteit aan de uitwerking van deze ambitie te worden gegeven. Het eerste kwartier reistijdversnelling biedt ook mogelijkheden om de reistijd naar Oost-Nederland verder te versnellen. In de uitwerking moeten de maatregelen en voorwaarden en mogelijke realisatietermijn om te komen tot uitvoering helder worden. Op basis van die uitwerking zal er besluitvorming volgen in het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BOMIRT).

Verkorten reistijd tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland

Het verkorten van de reistijd brengt de Randstad en Noord- en Oost-Nederland dichterbij elkaar. Het levert een bijdrage aan de bereikbaarheid en daarmee aan de economie en de leefbaarheid van Nederland als geheel. Het maakt de arbeidsmarkt dynamischer en ontlast de (oververhitte) woningmarkt in de Randstad. Ook helpen snellere treinen om toeristen beter te spreiden en kennis te laten maken met meer steden, natuur en bezienswaardigheden.

Stap voor stap 30 minuten minder reistijd

	2018	eerste stap*	voor 2030**
Amsterdam-Zuid - Zwolle	1 uur 1 min	46 min	
Amsterdam-Zuid - Leeuwarden	2 uur 2 min	1 uur 47 min	1 uur 32 min
Amsterdam-Zuid - Groningen	2 uur 1 min	1 uur 46 min	1 uur 31 min
Amsterdam-Zuid - Assen	1 uur 44 min	1 uur 29 min	1 uur 14 min
Amsterdam-Zuid - Enschede	2 uur 14 min	1 uur 59 min	1 uur 44 min

* 15 minuten reistijdverkorting op het traject tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle

** 30 minuten reistijdverkorting op de trajecten tussen Amsterdam-Zuid en Leeuwarden, Amsterdam-Zuid en Assen/Groningen en Amsterdam-Zuid en Enschede.

Vóór 2030 sneller per spoor tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland.
Wij gaan voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid. Een snelle treinverbinding betekent economische groei en verbetering van het vestigingsklimaat en de woningmarkt.



Sneller per spoor tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland: vóór 2030 minstens 30 minuten reistijdverkorting naar beide landsdelen

Het wordt steeds drukker. De aantrekkende economie zorgt voor meer mobiliteit en steeds langere files. Sinds de jaren '80, inmiddels 35 jaar geleden, zijn we er qua reistijd per trein weinig op vooruit gegaan. Om Nederland ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden, is een versnelling van de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland een oplossing voor de toekomst.

De oplossing voor de toekomst!

Het sneller maken van de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland kan vanuit twee perspectieven een belangrijke bijdrage leveren aan de economische groei van zowel de Randstad als de regio:

1. de Randstad wordt ontlast

2. belangrijke economische kernzones worden beter met elkaar verbonden

Uitdaging voor leefbaarheid

Nederland verstedelijkt in snel tempo. Nederland transformeert van een land met afzonderlijke regio's tot een samenhangende agglomeratie. Door de vergrijzing én ontgroening trekken steeds meer mensen naar de stad (Groningen, Leeuwarden, Assen, Enschede, Zwolle, Lelystad, Almere) en naar de Randstad. Waar forenzen blijven wonen in de regio is de reistijd per trein te lang om dagelijks te overbruggen. Hierdoor nemen files toe of worden mensen gedwongen door de week 'over te blijven'. Ook bedrijven en instellingen kiezen steeds vaker voor stad en Randstad. Grote en toeleverende bedrijven kiezen voor de stad vanwege de nabijheid van (lucht-) havens, industrie, onderwijs- en diensten-centra. Daardoor trekken ook de werknemers steeds meer naar de stad en de Randstad. Deze ontwikkelingen leiden niet alléén tot een stevige bereikbaarheidsopgave, maar ook tot een ruimtelijk probleem en mede daardoor ook tot een leefbaarheidsuitdaging. Het betekent forse druk op de beperkt beschikbare ruimte, woningmarkt, leefbaarheid en bereikbaarheid. Het besef groeit dat er een oplossing van andere orde, een meer rigoureuze schaa sprong in het mobiliteitssysteem, nodig is om voldoende voorbereid te zijn op de toekomst.

Stap 1: Minstens 15 minuten sneller van Amsterdam-Zuid ↔ Zwolle

- A. Op korte termijn: extra en snellere treinen in de ochtend- en avondspits op de Hanzelijn tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle.
B. Treinen minstens 15 minuten sneller tussen Amsterdam-Zuid en Zwolle
- Als onderdeel van de verbindingen:
- ☞ Groningen > Assen > Zwolle > Amsterdam-Zuid > Schiphol en verder
 - ☞ Leeuwarden > Zwolle > Amsterdam-Zuid > Schiphol en verder
 - ☞ Enschede > Amsterdam-Zuid > Schiphol en verder



Stap 2: Vóór 2030 minstens 30 minuten sneller van Amsterdam-Zuid ↔ Leeuwarden en Assen, Groningen

Na stap 1 ook minstens een kwartier reistijd winst tussen Zwolle en de eindpunten Leeuwarden en Groningen via Assen; voor meer dynamiek op de arbeidsmarkt, woningmarkt en een betere spreiding van het toerisme.



Wat levert dit op?

- Randstad en Noord- en Oost-Nederland → verbetering vestigingsklimaat.
- Groei van internationaal spoorvervoer.



Een andere opgave betreft duurzaamheid. Noodzakelijke opgaven op het gebied van klimaat (minder CO₂), energietransitie (gebruik hernieuwbare, groene energie) en circulariteit (hergebruik grondstoffen) hebben ook invloed op het mobiliteitssysteem en dwingen ook tot een rigoureuze systeemsprong. Voor alle modaliteiten geldt dat toegewerkt dient te worden naar emissieloos vervoer.

Toekomstbeeld openbaar vervoer in 2040

In het Toekomstbeeld OV 2040 wordt gezocht naar toekomstbestendige oplossingen. Het OV wordt daarin gepositioneerd als onderdeel van de totale mobiliteit. Hierbij wordt uitgegaan van een OV-systeem met vijf kwaliteitslagen met verschillende ambities per laag. De ambitie voor een versnelling van de spoorverbinding tussen de Randstad en Noord- en Oost-Nederland valt in laag 2.

Laag 1: versnellen internationale verbindingen

Door het versnellen van internationale verbindingen kan de concurrentie worden aangegaan met het vliegtuig op afstanden tot ongeveer 500 kilometer. Voor Nederland betekent dit vooral ambities op de corridors richting Londen, Parijs, Berlijn, Bremen en Frankfurt.

Laag 2: versnellen tussen economische centra en landsdelen

Door treinverbindingen te versnellen binnen Nederland kan de bereikbaarheid met het openbaar vervoer vaker in een gelijkwaardige positie met de auto komen. Hierdoor kan verdere druk op het hoofdwegennet beperkt worden. Bovendien kunnen snellere verbindingen leiden tot betere spreiding van wonen en werken binnen Nederland.

Laag 3: blijven verbinden steden en stedelijke gebieden

Het versnellen op verbindingen mag niet leiden tot slechtere verbindingen voor stations, die binnen laag 2 worden overgeslagen. Ook op deze verbindingen heeft het OV een belangrijke rol als voorkeursalternatief ten opzichte van de auto. De bereikbaarheidskwaliteit van het huidige IC-net moet daarom minimaal behouden blijven.

Laag 4: verbeteren lokaal en regionaal OV

Binnen en rond stedelijke gebieden zal een combinatie van fiets en openbaar vervoer de gewenste basis vormen. Het lokale en regionale openbaar

vervoer in en rond de steden waarbinnen de belangrijkste woon-werk verplaatsingen zich afspelen, het zogenoemde daily urban system, zal beter worden door de OV-lijnen meer te strekken en te bundelen op de belangrijkste corridors binnen en rond de stad. Daartoe zijn al diverse goede ontwikkelingen gaande, zoals Q-link Groningen en R-net rond Amsterdam.

Laag 5: vraagafhankelijke mobiliteit

Bij onvoldoende bundeling van reizigers en voor minder mobiele reizigers is het openbaar vervoer niet altijd de meest optimale mobiliteitsoplossing. Zowel binnen als buiten de steden zal er daarom een mix van meer vraagafhankelijke mobiliteitssystemen ontstaan, ook als de aan- en afvoer naar het openbaar vervoer. Dit kan met fiets en auto of het gemeentelijke Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)/ Publiek Vervoer. De Mobility as a Service-pilots gaan meer inzicht geven in de mogelijkheden hiertoe.

Schaalsprong Nederland

In lijn met bovenstaande uitgangspunten pleiten wij voor een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en de regio's Noord- en Oost-Nederland. Een snelle verbinding tussen de Randstad en de regio's Noord- en Oost-Nederland verbetert het vestigingsklimaat in de economische kernzones. Het verbetert ook de reistijd voor grensoverschrijdend vervoer naar bijvoorbeeld Bremen, Hamburg en Berlijn met positieve effecten voor de Nederlandse economie.

Internationaal gezien zijn de fysieke afstanden in Nederland gering. Als we de OV-verbindingen tussen de landsdelen verbeteren, profiteren grote delen van Nederland daarvan. Snelle en adequate verbindingen zijn cruciale voorwaarden voor verdere economische groei.

