

Nota van Uitgangspunten

Regionale treindiensten Gelderland en Overijssel

(NvU Spoor)

Status: Concept

4 juni 2019

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding en context	3
1.2	Doel NvU Spoor.....	4
1.3	Afbakening	4
1.4	Leeswijzer.....	5
2.	Ambities met het regionale spoorvervoer	6
3.	Uitgangspunten spoor.....	8
3.1	Samenvatting relevante uitgangspunten NvU Oost	8
3.2	De 5 zekerheden van het spoor in Oost voor de reiziger	8
3.3	Verduurzaming van het regionale spoorvervoer	10
3.4	Toiletvoorzieningen	11
3.5	Toegankelijkheid	12
3.6	Steward op de trein	12
3.7	Single check in / check out.....	13
3.8	Geen dubbel opstaptarief tussen treinen en bussen	13
3.9	Naar één overkoepelende huisstijl en branding.....	14
3.10	Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen op regionale treinstations	14
3.11	Financiële implicaties uitgangspunten.....	15
3.	Planning vervolg.....	17
4.	Bijlagen: factsheets	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en context

Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) zijn provincies bevoegd tot het verlenen, wijzigen en intrekken van concessies voor openbaar vervoer op hun grondgebied. De provincies Gelderland en Overijssel zijn concessieverleners van verschillende regionale treindiensten. Op dit moment zijn er aparte treinconcessies voor Valleilijn (Ede/Wageningen-Amersfoort), Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg ('Vechtdallijnen'), Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede. Daarnaast zijn er treindiensten die onderdeel zijn van een aantal multimodale concessies (combinatie bus-trein). De treindiensten Zutphen-Apeldoorn, Zutphen-Winterswijk, Arnhem-Winterswijk en Arnhem-Tiel maken deel uit van de multimodale concessie Achterhoek/Rivierenland, de treindienst Arnhem-Doetinchem behoort tot de multimodale concessie Arnhem-Nijmegen en de treindienst Zutphen-Oldenzaal maakt deel uit van de multimodale concessie Regio Twente.

Op het gebied van openbaar vervoer werken de provincies Gelderland en Overijssel en de provincie Flevoland¹ al langere tijd nauw samen binnen het cluster OV Oost. In mei 2018 hebben de drie provincies een gezamenlijke Nota van Uitgangspunten ten behoeve van de aanbestedingen van de OV-concessies in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel (verder: NvU Oost) vastgesteld.² De NvU Oost bevat een aantal uitgangspunten voor het regionaal spoorvervoer, onder meer wat betreft de toekomstige positionering van de treindiensten. Met de opmerking dat deze nog gewijzigd kan worden als daar aanleiding toe is, betreft het de volgende indeling:

- De Valleilijn blijft een aparte treinconcessie.
- De treindiensten Arnhem-Tiel en Arnhem-Winterswijk (inclusief de huidige treindienst Arnhem-Doetinchem) worden onderdeel van de concessie Rijn-Waal, waarbij de huidige treindiensten Arnhem-Doetinchem en Arnhem-Winterswijk zullen worden samengevoegd.
- De treindiensten Zutphen-Oldenzaal³, Zutphen-Winterswijk en Zutphen-Apeldoorn worden onderdeel van de concessie Berkel-Dinkel.
- De concessie voor de treindiensten Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg ('Vechtdallijnen') loopt nog tot december 2027 en de concessies voor de treindiensten Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede nog tot december 2032, reden waarom in de NvU Oost geen keuze is gemaakt om deze treindiensten al dan niet in een multimodale concessie onder te brengen⁴.

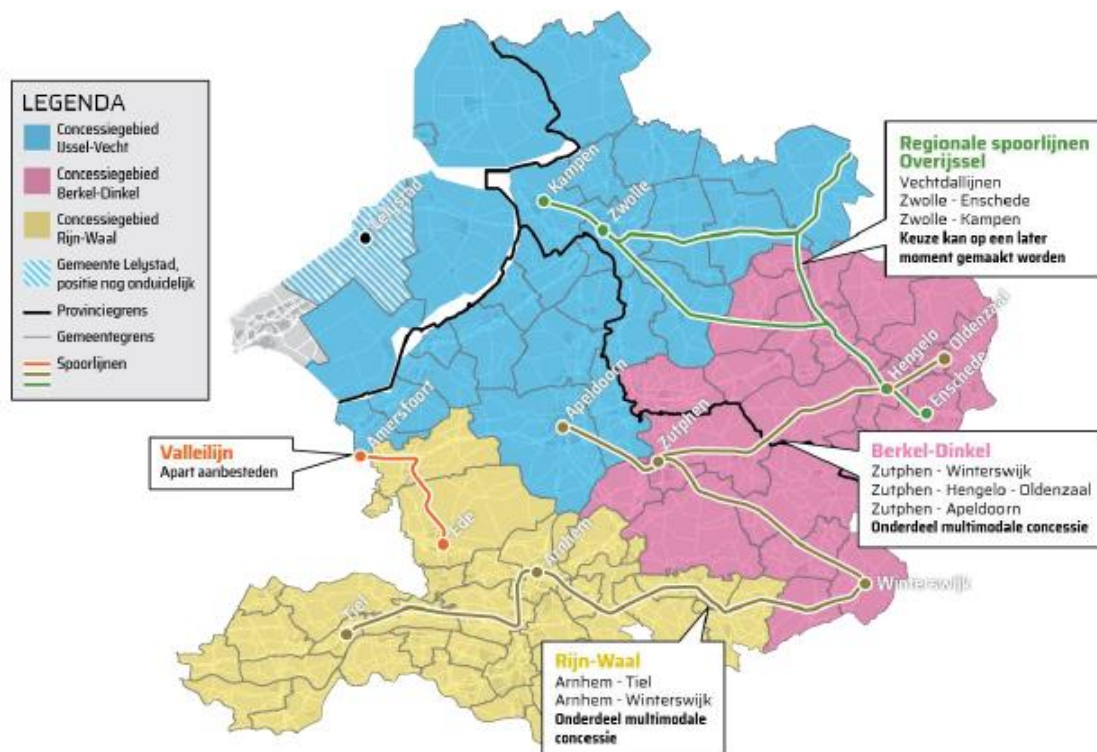
¹ De provincie Flevoland is geen concessieverlener van regionale treindiensten, maar is gelet op de samenwerkingsrelatie wel betrokken bij de totstandkoming van de NvU Spoor.

² Nota van Uitgangspunten Concessies IJssel-Vecht, Rijn-Waal en Berkel-Dinkel, vastgesteld door de Provinciale Staten van Flevoland, Gelderland en Overijssel op 23 respectievelijk 30 mei 2018.

³ De provincies houden de mogelijkheid open de treindienst Zutphen-Oldenzaal in een aparte treinconcessie onder te brengen wanneer dit met het oog op de verduurzaming van deze treindienst te prefereren is (zie paragraaf 3.3).

⁴ Voor de treindienst Zwolle-Emmen is een tweede reden dat de provincie Overijssel gedeeld opdrachtgever is samen met de provincie Drenthe.

Figuur 1 Indeling treindiensten in concessies Oost Nederland



1.2 Doel NvU Spoor

In aanvulling op de NvU Oost bevat de Nota van Uitgangspunten Regionale treindiensten Gelderland en Overijssel (verder: NvU Spoor) een aantal uitgangspunten voor de aanbesteding van regionale treindiensten in de provincies Gelderland en Overijssel in de komende periode. Doel van de NvU Spoor is om voor specifieke 'spoorse zaken' relevante beleidsuitgangspunten vast te stellen voor de aanbestedingen van OV-concessies in Oost waar spoorvervoer deel van uitmaakt (multimodaal of unimodaal).

Het opstellen van de NvU Spoor is een eerste stap in het kader van het aanbestedingstraject van deze OV-concessies. Vervolgens worden voor elke aanbesteding op basis van de NvU Spoor en NvU Oost een programma van eisen en de overige aanbestedingsdocumenten opgesteld. Daarna volgt de aanbestedingsprocedure zelf. Aan de (concept) NvU Spoor zelf kunnen geen rechten worden ontleend.

1.3 Afbakening

Behalve de in paragraaf 1.1 genoemde regionale treindiensten, is er nog een aantal regionale treindiensten die gedeeltelijk over het grondgebied van Gelderland en Overijssel lopen. Het gaat om de volgende treindiensten:

- **Maaslijn:** Deze treindienst is onderdeel van de OV-concessie Limburg. De provincie Gelderland is concessieverlener voor het gedeelte Nijmegen – Cuijk. De concessie loopt nog tot en met december 2031.

- MerwedeLingelijn: Deze treindienst, waarvoor de provincie Zuid-Holland concessieverlener is, loopt voor een klein deel over Gelders grondgebied.
- Grensoverschrijdende lijnen richting Duitsland: Dit betreft de volgende treindiensten:
 - RE19 Arnhem – Düsseldorf: Deze treindienst is onderdeel van het Niederrhein Netz, waarvoor Verkehrsverbund Rhein-Ruhr de opdrachtgever is.
 - Enschede – Gronau: Deze treindienst wordt uitgevoerd in opdracht van de provincie Overijssel en het Zweckverband SPNV Münsterlanden.
 - Hengelo – Bielefeld: Voor deze treindienst zijn Nahverkehr Westfalen-Lippe, LNVG Niedersachsen en de provincie Overijssel opdrachtgever.

Omdat het opdrachtgeverschap voor deze diensten niet bij de provincies Gelderland en Overijssel ligt of, net als bij de treindienst Zwolle-Emmen het geval is, door de provincies met andere overheden gedeeld wordt, gelden de uitgangspunten zoals vastgelegd in deze NvU Spoor niet per definitie ook voor deze treindiensten, maar vormen zij de basis voor gesprekken met de mede-opdrachtgevers over de toekomstige vormgeving van deze treindiensten.

Verder geldt dat de NvU Spoor geen uitspraken bevat ten aanzien van (i) de eventuele toekomstige decentralisatie van andere treindiensten, zoals de sprinterdiensten Apeldoorn – Enschede, Zwolle-Leeuwarden en Zwolle – Groningen, en (ii) de eventuele realisatie van de spoorverbinding Groningen – Twente. Vanwege de impact zal voor een besluit hierover een apart traject worden doorlopen. Wel geldt dat bij positieve besluitvorming de NvU Spoor de basis kan vormen voor de inrichting van deze treindiensten.

1.4 Leeswijzer

De NvU Spoor is verder als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de ambities die de provincies hebben met het regionale spoorvervoer. Deze ambities vormen het kader waarbinnen in hoofdstuk 3 de uitgangspunten voor het spoorvervoer verder worden uitgewerkt. Hoofdstuk 4 bevat de planning van het vervolgproces. Ten slotte is in de bijlage voor elke regionale treindienst een factsheet opgenomen. Deze factsheets bevatten feitelijke informatie over de kenmerken en de uitvoering van de treindiensten alsmede een overzicht van (vastgesteld en voorgenomen) beleid.

2. Ambities met het regionale spoorvervoer

De regionale treindiensten spelen een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid van de provincies; zij vormen de ruggengraat van het regionale OV-netwerk waarop bussen feederen ('visgraatmodel'). In Overijssel maken de regionale treindiensten evenals landelijke spoorlijnen en sterke buslijnen onderdeel uit van het Kernnet OV.⁵ Dit Kernnet OV rijdt de hele dag, zeven dagen per week, ten minste een uurdienst. Op werkdagen overdag tot aan het begin van de avond wordt dit uitgebreid tot minimaal een halfuursdienst. De provincie heeft de ambitie om met het Kernnet OV meer reizigers vanuit vooral de auto naar het OV te trekken om zo de bereikbaarheid te verbeteren en de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer te verhogen. Daarbij stimuleert de provincie de ketenreis waarvan het Kernnet OV onderdeel is, onder meer door een klantvriendelijke en flexibele inrichting van knooppunten waar diverse vervoersvormen op elkaar aansluiten. Daarnaast is met de elektrificatie van de spoorlijnen Zwolle-Kampen en Zwolle-Wierden eerder al een belangrijke stap op het gebied van verdere verduurzaming van de regionale treindiensten gezet.

In Gelderland zijn de regionale treindiensten onderdeel van het OV Vastnet, een robuust netwerk dat steden en knooppunten met elkaar verbindt.⁶ Buslijnen en andere vormen van mobiliteit als (elektrische) fiets, deeltaxi, deelfiets en auto(delen), feederen op multimodale knooppunten op het OV Vastnet (visgraatmodel). Om ervoor te zorgen dat het OV Vastnet ook in de toekomst grote reizigersstromen kan bedienen, investeert de provincie in infrastructuur, kennis en materieel om het OV Vastnet sneller, betrouwbaarder, duurzamer en comfortabeler te maken. Daarnaast zet de provincie in op de beïnvloeding van het gedrag van mensen en op de overstapmogelijkheden op fiets, auto en te voet, teneinde het OV Vastnet verder te versterken.

De in februari 2019 verschenen visie Contouren van het Toekomstbeeld OV 2040 sluit goed aan bij de visie van de provincies. Het Toekomstbeeld OV 2040 onderscheidt vijf lagen binnen het OV-netwerk: 1) internationale verbindingen op langere afstanden tot ongeveer 500 km; 2) verbindingen tussen de landsdelen; 3) intercity-verbindingen tussen de steden en stedelijke gebieden; 4) het OV in het "daily urban system" rondom steden; en 5) vraaggestuurde mobiliteit in stad en landelijk gebied. In vier lagen van het netwerk speelt de trein een (belangrijke) rol, waarbij de positie van de regionale treindiensten in Oost in samenhang met het internationale en nationale netwerk dient te worden gezien. Bij de toekomstige vormgeving van de regionale treindiensten is het daarom van belang dat sprake is van een zekere flexibiliteit om continu op aanpassingen in het netwerk in te kunnen spelen. Deze flexibiliteit kan zich richten op rijtijden, frequenties en andere kwaliteitskenmerken.

⁵ Bron: Koersdocument Openbaar Vervoer van de provincie Overijssel (2016).

⁶ Bron: Gelderse OV-visie (2014).

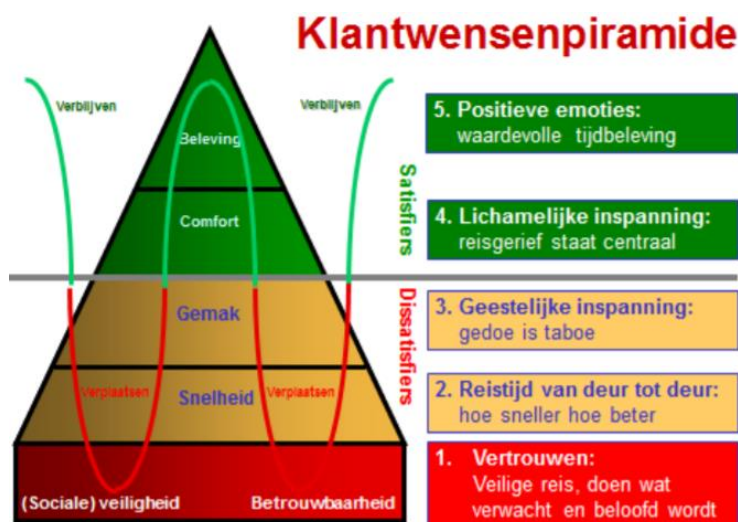
Kader: Contouren Toekomstbeeld OV 2040: ontwikkelrichting OV-netwerk in Oost-Nederland⁷

In Oost-Nederland is doorkoppeling van een aantal regionale spoorverbindingen over de hoofdknopen heen kansrijk: Winterswijk – Zutphen – Apeldoorn, Achterhoek – Heyendaal (universiteit Nijmegen) en Noord-Limburg (Venray) – Arnhem. Datzelfde geldt voor de introductie van snelle treinen op een aantal regionale verbindingen: Nijmegen – Venray, in de Achterhoek en Zwolle – Twente. De effectiviteit en consequenties dienen nader te worden onderzocht, mede in relatie tot (de mogelijkheden van) versterking van het HOV-netwerk. Dat geldt in het bijzonder voor de ‘draaischijf’ Arnhem (Oost). Bij een frequentieverhoging op de corridor Amsterdam – Utrecht – Arnhem ontstaat ruimte voor productdifferentiatie. Nader onderzoek moet uitwijzen hoe een reistijdverkortening effectief tot stand kan worden gebracht op de corridor Utrecht – Arnhem in relatie tot internationale ambities op de verbinding Utrecht via Arnhem richting Düsseldorf (Europees HSL-netwerk). Datzelfde geldt voor een goederenrouting van de Betuweroute naar Bad Bentheim in combinatie met een snelle verbinding Arnhem – Hengelo, die drukke delen in de Randstad ontlast. De effectiviteit, wijze en fasering van deze omvangrijke ingrepen vraagt nader onderzoek. De doorontwikkeling van het spoorknooppunt Zwolle moet in samenhang met het gehele spoornetwerk in Noord- en Oost-Nederland worden bekeken.

Naast de hiervoor genoemde flexibiliteit is het met het oog op de realisatie van de ambities van de provincies belangrijk dat de regionale treindiensten optimaal aansluiten bij de wensen van treinreizigers. Uit de klantwensenpiramide⁸ van NS blijkt dat (sociale) veiligheid en betrouwbaarheid aan de basis staan van een goed treinproduct en dat treinreizigers eisen dat dit op orde is. Daarnaast hebben treinreizigers verschillende wensen. Enerzijds

wensen treinreizigers snelheid en gemak. Hierbij gaat het om dissatisfiers, ofwel belangrijke kwaliteitsaspecten die negatief beoordeeld worden als hieraan niet wordt voldaan. Anderzijds wensen treinreizigers een goede beleving en comfort. Hierbij gaat het om satisfiers; als de treinreis positief op deze aspecten scoort, valt dit op. De beoordeling van de satisfiers en dissatisfiers verschilt per treinreiziger en beïnvloedt het (toekomstige) treingebruik. In paragraaf 3.2 is aangegeven hoe de provincies bij de aanbesteding van de regionale treindiensten rekening houden met (het belang van) de verschillende wensen van treinreizigers.

De provincies werken hierbij intensief samen met gemeenten, regio's, ProRail, het ministerie, NS, NS stations en politie. Deze partijen hebben allemaal hun eigen verantwoordelijkheid en invloed op het goed verlopen van een treinreis.



⁷ Bron: Contouren Toekomstbeeld OV 2040, februari 2019

⁸ Hagen, M. van, Bron. P (2013) De emotionele reis van onze klant. Waarom 56 minder is dan 45. NS. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2013, Rotterdam.

3. Uitgangspunten spoor

3.1 Samenvatting relevante uitgangspunten NvU Oost

De NvU Oost bevat een aantal algemene uitgangspunten die voor het gehele openbaar vervoer, en dus ook voor regionale treindiensten gelden. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- De opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de vervoerder;
- De vervoerder heeft ontwikkelruimte, binnen door provincies gestelde kaders;
- Eigendom van gegevens, productformules, merk en huisstijl ligt bij de provincies;
- Een concessieduur van standaard 10 jaar, maar 15 jaar als dit beter aansluit bij de afschrijvingsperiode van treinen;
- Het Tarievenhuis Oost geldt als uitgangspunt voor de aanbestedingen, ook als het gaat om de tarieven op de regionale treindiensten.
- De provincies blijven verantwoordelijk voor eigen beleidskaders en OV-budget en sluiten een samenwerkingsovereenkomst met het oog op de aanbestedingen en het beheer van de concessies.

3.2 De 5 zekerheden van het spoor in Oost voor de reiziger

Uitgangspunt

Om het belang van kwalitatief hoogwaardig spoorvervoer voor reizigers te onderstrepen hanteren de provincies de volgende ‘5 zekerheden van het spoor in Oost voor de reiziger’:

1. Reizigers komen altijd en op tijd op de plaats van bestemming
2. Reizigers voelen zich veilig
3. Reizigers vinden hun treinreis prettig
4. Reizigers weten dat ze een duurzame keuze maken
5. Reizigers voelen zich gehoord

Toelichting

Vanaf het moment dat de provincies de bevoegdheid voor regionale treindiensten kregen, hebben zij samen met de vervoerders stap voor stap het spoorvervoer verbeterd. Er zijn moderne, comfortabele en toegankelijke treinen gekomen, stations zijn opgeknapt en op veel trajecten is de frequentie verhoogd. Veel mensen reizen dagelijks met de trein en het gebruik zal de komende jaren naar verwachting verder toenemen.

Mede om hun beleidsdoelstellingen te realiseren, willen de provincies reizigers kwalitatief hoogwaardige treindiensten kunnen bieden die nauw aansluiten bij hun wensen. Naast basisvoorwaarden als betrouwbaarheid en veiligheid gaat het om zaken als snelheid, gemak, comfort, beleving en duurzaamheid. Reizigers moeten er vanuit kunnen gaan dat alle aspecten van hun treinreis goed op orde zijn. Om dit te onderstrepen hanteren de provincies de ‘5 zekerheden van het spoor in Oost voor de reiziger’. De vijf zekerheden betreffen kwaliteitsaspecten die reizigers belangrijk vinden en sluiten aan op de klantwensenpiramide (zie hoofdstuk 2). Zij bieden reizigers daarmee een garantie op een kwalitatief hoogwaardige treinreis, ongeacht het station in Oost waar hun reis begint. In de programma’s van eisen voor de OV-concessies vertalen wij deze zekerheden naar concrete eisen waaraan de vervoerder in ieder geval moet voldoen.

1. *Reizigers komen altijd en op tijd op plaats van bestemming*

Zekerheid dat hun trein rijdt en op tijd vertrekt en aankomt vormt voor reizigers misschien de belangrijkste wens voor een treinreis. De provincies stellen daarom strenge eisen aan de vervoerders om in de dienstregeling, het rooster en de materieelinzet alles op alles te zetten om deze zekerheid te bieden. Kleine afwijkingen hoeven geen probleem te zijn zolang reizigers hun aansluiting maar halen. Valt een trein echter onverhoopt een keer uit of heeft deze een grotere vertraging, dan informeert de vervoerder reizigers tijdig over de vertraging, de oorzaak en de alternatieven die zij hebben. Ook compenseert hij hun ongemak via een 'geld terug bij vertraging'-regeling. Mocht het gebeuren dat reizigers door vertraging of uitval van de laatste trein onderweg stranden, dan zorgt de vervoerder dat zij toch op hun eindbestemming komen.

2. *Reizigers voelen zich veilig*

Reizigers moeten met een goed gevoel hun reis kunnen afleggen zonder bang te hoeven zijn voor vervelende ervaringen. De provincies eisen daarom de inzet van stewards op de treinen. De aanwezigheid van personeel zorgt voor een gastvrije sfeer en goede informatievoorziening en zorgt ervoor dat reizigers zich veilig voelen door boosheid en agressie te voorkomen.

3. *Reizigers vinden een treinreis prettig*

Reizigers moeten tijdens hun treinreis ontspannen kunnen werken, kletsen of relaxen. Door toegankelijke treinen en hulpvaardig personeel zorgen de provincies er voor dat iedereen mee kan. In de prettige stoelen en schone treinen, door de rustige rijstijl en met goede reisinformatie kan iedereen op zijn gemak van de rit genieten. Ook het verblijf op de stations is aangenaam: reizigers kunnen comfortabel wachten op de trein, krijgen actuele reisinformatie en kunnen er een kaartje kopen.

4. *Reizigers weten dat ze een duurzame keuze maken*

Doordat de provincies steeds een stap verder gaan als het gaat om de verduurzaming van de regionale treindiensten weten reizigers dat ze vanuit milieuoogpunt een goede keuze maken wanneer zij met de trein reizen.

5. *Reizigers voelen zich gehoord*

Reizigers kunnen met hun vragen terecht bij de steward op de trein. Verder eisen de provincies van de vervoerders dat zij een goed bereikbare klantenservice en een laagdrempelig klachtenmeldpunt hebben.

3.3 Verduurzaming van het regionale spoorvervoer

Uitgangspunt

De provincies zetten in op verduurzaming van het regionale spoorvervoer. Landelijk is afgesproken dat het regionale spoorvervoer uiterlijk in 2050 CO₂-neutraal dient te zijn, maar de provincies Gelderland en Overijssel hebben de ambitie om dit eerder te realiseren. Het einde van de levensduur is een natuurlijk moment om de huidige dieseltreinen door een duurzamere aandrijftechniek te vervangen. In de tussentijd wordt bij concessiewisselingen met de overgang naar duurzame biodiesel een eerste stap op het gebied van verduurzaming gezet.

Een duurzame uitvoering van de treindiensten omvat niet alleen de inzet van emissievrije treinen, maar ook aspecten als de wijze waarop energie wordt opgewekt, het energieverbruik, milieuaspecten en circulariteit bij de bedrijfsvoering. Vervoerders worden uitgedaagd om ook op deze onderwerpen stappen te zetten.

Toelichting

In de NvU Oost zijn uitgangspunten voor verduurzaming van het openbaar busvervoer opgenomen, maar zijn de duurzaamheidsambities ten aanzien van het regionaal spoorvervoer nog niet benoemd en uitgewerkt. Op dit moment wordt reeds een aantal regionale treindiensten met elektrische treinen uitgevoerd die op groene stroom rijden. De duurzaamheidsambities van de provincies zijn vooral gericht op de regionale treindiensten die met dieseltreinen worden uitgevoerd (zie tabel 1) en waar nog een flinke winst met verdere verduurzaming valt te behalen.

Om de duurzaamheidsambities van beide provincies te realiseren zijn verschillende transitiepaden mogelijk. Deze transitiepaden verschillen van elkaar, onder andere wat betreft de techniek (volledig elektrisch, partieel elektrisch met batterijtreinen, waterstof, biodiesel), de investerings- en exploitatiekosten en het tijdspad (geleidelijk, in één keer bij vervanging van treinen aan het einde van de levensduur of in één keer bij start van de nieuwe concessies). Daarbij geldt dat de afschrijvingstermijnen en overnameregelingen van de huidige dieseltreinen gebaseerd zijn op een gebruikelijke levensduur van 30 jaar. In tabel 1 valt te zien wanneer de huidige dieseltreinen zijn afgeschreven.

Tabel 1 Treindiensten uitgevoerd met dieselmaterieel

Treindienst Met tussen haakjes de huidige concessieverlener	Moment waarop dieseltreinen zijn afgeschreven
Zutphen - Oldenzaal (Overijssel en Gelderland samen)	December 2023
Almelo – Hardenberg (Overijssel en Drenthe)	December 2027
Arnhem – Winterswijk (Gelderland)	December 2037
Arnhem – Tiel (Gelderland)	December 2037
Zutphen – Winterswijk (Gelderland)	December 2037
Zutphen – Apeldoorn (Gelderland)	December 2037

Om kapitaalvernietiging bij voortijdige vervanging zoveel mogelijk te voorkomen, zal een keuze voor een duurzamere aandrijftechniek worden gemaakt op het moment dat bestaande dieseltreinen (dicht) tegen het eind van hun levensduur zitten. Het uitdienen van de levensduur draagt ook bij aan duurzaamheid doordat de productie van materieel en de energie en materialen die daarvoor nodig zijn zo lang mogelijk dienst doen. Omdat de uitgangssituatie en mogelijkheden voor elke treindienst anders zijn, zal sprake zijn van maatwerk per spoorlijn.

De eerste treindienst waarbij sprake is van treinen die zich aan het einde van hun levensduur bevinden, is de treindienst Zutphen-Oldenzaal. De dieseltreinen die voor deze treindienst worden ingezet, zijn namelijk eind 2023, het moment waarop de concessie Twents eindigt, afgeschreven. Dit betekent dat voor de opvolgende concessie nieuwe treinen moeten worden aangeschaft, hetgeen een logisch moment is om een keuze te maken voor een duurzamere aandrijftechniek. De provincie Overijssel heeft daarom aan ProRail opdracht gegeven om een verkenning uit te voeren naar de elektrificatie van deze treindienst. Omdat de spoorlijn deels over Gelders grondgebied loopt, is Gelderland hierbij betrokken. Gelet op de impact zal over de keuze voor verdere verduurzaming van deze treindienst te zijner tijd een gezamenlijk besluit worden genomen. Onderdeel van dit besluit zal zijn om de treindienst Zutphen – Oldenzaal per 2023 als een aparte treinconcessie aan te besteden, om op een later moment mogelijk weer geïntegreerd te worden in de multimodale concessie Berkel-Dinkel. Op die manier wordt voorkomen dat eventuele risico's voor wat betreft tijdsplanning en financiën een rol spelen in de aanbesteding van de concessie Berkel-Dinkel.

Voor de overige treindiensten die met dieseltreinen worden uitgevoerd geldt dat, vooruitlopend op de keuze voor een duurzamere aandrijftechniek, met de vervanging van gewone diesel door duurzame biodiesel bij de eerstvolgende concessiewisseling, al een eerste stap in de verdere verduurzaming van deze treindiensten wordt gezet. Van belang is dat deze biodiesel op basis van Europese en/of internationale certificatie aantoonbaar van duurzame herkomst is.

3.4 Toiletvoorzieningen

Uitgangspunt

Alle *nieuwe* regionale treinen hebben standaard een rolstoeltoegankelijk toilet aan boord.

Toelichting

Onderdeel van een comfortabele treinreis is de beschikbaarheid van toiletvoorzieningen, op het station of in de trein. De provincies hanteren als uitgangspunt dat alle nieuw aan te schaffen regionale treinen een rolstoeltoegankelijk toilet moeten hebben. De provincies kiezen er niet voor om in bestaande treinen toiletten te laten inbouwen. Tegenover de voordelen voor reizigers en de toegankelijkheid van het regionaal spoorvervoer staan namelijk ook nadelen zoals de kleinere zitplaatscapaciteit, de hoge inbouw- en exploitatiekosten in relatie tot de resterende levensduur van de treinen (zie paragraaf 3.11), de niet-beschikbaarheid van treinen voor exploitatie tijdens de ombouw en de mogelijke risico's rond certificering en toelating van de omgebouwde treinen. Dit laatste geldt in het bijzonder voor de 5 Protos-treinen die momenteel op de Valleilijn worden ingezet, omdat door het wegvallen van de leverancier van deze treinen geen gebruik kan worden gemaakt van de kennis en expertise van de leverancier.

3.5 Toegankelijkheid

Uitgangspunt

Reizigers met een functiebeperking kunnen zelfstandig gebruik maken van de trein.

Toelichting

Op alle regionale treindiensten worden treinen met een lage vloer ingezet die zodanig zijn ingericht dat reizigers met een functiebeperking zonder hulp van derden hun reis kunnen maken. Echter, de toegankelijkheid van het regionaal spoorvervoer wordt ook door andere factoren bepaald zoals de toegankelijkheid van stations. De provincies zijn daarom met ProRail en andere betrokken partijen in gesprek over maatregelen die leiden tot een verbeterde toegankelijkheid van en prettiger verblijf op stations. Belangrijk in dat verband is het programma Toegankelijkheid dat door ProRail wordt uitgevoerd en erop gericht is dat in 2030 alle stations in Nederland volledig toegankelijk zijn.

Maatregelen zijn onder andere het plaatsen van hellingbanen en liften, het ophogen van perrons en het aanbrengen van ribbelige geleidelijnen en braille-bewegwijzering. Zolang perrons (nog) niet de juiste perronhoogte hebben om een gelijkvloerse instap mogelijk te maken, zal het personeel van de vervoerder waar nodig assistentie aan reizigers verlenen bij het in- en uitstappen.

3.6 Steward op de trein

Uitgangspunt

Op elke trein rijdt in principe een steward mee.

De provincies besluiten per treinconcessie op basis van een markt- en deskundigenraadpleging tijdens de voorbereiding van de aanbesteding over de inzet van stewards en kunnen de inzet per treindienst naar boven of beneden bijstellen. Rondom evenementen, op risicovolle ritten en in het kader van veiligheidsconvenanten wordt er extra personeel ingezet.

Toelichting

Op alle treindiensten in Oost is sprake van eenmansbediening, hetgeen betekent dat de machinist verantwoordelijk is voor het vertrekproces. Daarnaast zetten vervoerders op de treindiensten service- en controlepersoneel in. Op een deel van de treindiensten rijdt vanuit het oogpunt van kwaliteit, service en veiligheid op elke trein een steward mee. Dit geldt voor de meeste treindiensten in Overijssel, terwijl vervoerders in Gelderland in overleg met de provincie vooral mobiele teams voor steekproefsgewijze kaartcontroles inzetten op de ritten waar zij dit nodig vinden.

Zoals aangegeven dient de inzet van stewards meerdere doelen. De aanwezigheid van een steward op de trein verhoogt het serviceniveau in de trein, omdat reizigers de zekerheid hebben dat zij bij vragen/problemen altijd iemand kunnen aanspreken. Daarnaast controleert de steward de kaartjes van reizigers, waarmee zwartrijden in de treinen wordt voorkomen, waardoor opbrengsten hoger uitvallen. De stewards kunnen ook een rol vervullen als het gaat om het waarborgen van het

veiligheidsgevoel van reizigers en personeel in de trein, bijvoorbeeld door reizigers die zich niet aan huisregels houden of zonder geldig vervoerbewijs reizen aan te spreken/te verbaliseren.

Landelijk is afgesproken dat inzet van personeel en middelen ten behoeve van sociale veiligheid geen onderwerp van concurrentie bij aanbestedingen van openbaar vervoer mag zijn. De provincies zullen daarom voorafgaand aan de aanbesteding voor elke treindienst zelf een inschatting en afweging van de benodigde inzet moeten maken, afhankelijk van het risicoprofiel van de treindienst. De provincies baseren zich daarbij op de resultaten van een markt- en deskundigenraadpleging met vervoerders, politie, openbaar ministerie en eventuele andere betrokkenen, die tijdens de voorbereiding van aanbestedingen van openbaar vervoer wordt georganiseerd. De provincies lopen daarmee vooruit op een ontwikkeling die waarschijnlijk een plek zal krijgen in het geactualiseerde landelijke convenant sociale veiligheid openbaar vervoer. Vervoerders kunnen daarnaast in hun offerte een aanbieding doen voor extra service en klantgerichtheid tijdens de treinrit en het personeel dat zij daarvoor inzetten.

3.7 Single check in / check out

Uitgangspunt

Om het reizen met de regionale treinen makkelijker te maken, voeren de provincies 'single check in / check out' in op elkaar aansluitende regionale treindiensten in Oost.

Toelichting

De provincies vinden het onwenselijk dat reizigers die met regionale treindiensten reizen uit en in moeten checken als ze overstappen. Vooral op stations waar meerdere regionale treindiensten samen komen en nu nog meerdere in- en uitcheckpalen staan, zoals station Zutphen, leidt het uit- en weer in moeten checken tot ongemak en onduidelijkheid voor de reiziger. De provincie Overijssel heeft in 2017 (als onderdeel van 'Blauwnet') daarom de stap gezet om het principe van single check in / check out te introduceren. De provincies voeren single check-in / check-out in op alle regionale treindiensten in Oost. Het principe functioneert alleen bij een overstap tussen regionale treindiensten; bij een overstap van en naar het hoofdrailnet (met concessiehouder NS) en bij een overstap van bus naar trein en andersom moeten reizigers, net als nu het geval is, wel eerst uitchecken en vervolgens weer inchecken.

3.8 Geen dubbel opstaptarief tussen treinen en bussen

Uitgangspunt

Om ketenreizen met openbaar vervoer te bevorderen hoeven reizigers die overstappen van een regionale trein op een aansluitende bus (of omgekeerd) niet opnieuw een opstaptarief te betalen.

Toelichting

De provincies beschouwen het netwerk van regionale treindiensten en buslijnen als één systeem waarbij het niet uitmaakt met welke (combinatie van) vervoerwijze(n) reizigers hun reis maken. Deze

multimodale gedachte houdt onder meer in dat reizigers geen financieel nadeel mogen ondervinden wanneer zij hun reis niet alleen per bus of regionale trein maar met een combinatie van bus en regionale trein afleggen. In de meeste concessies in Oost is dit al het geval. Daar geldt namelijk dat saldoreizigers die van een regionale trein op een aansluitende bus (en omgekeerd) overstappen niet opnieuw het opstaptarief hoeven te betalen. Dit uitgangspunt gaat in alle concessies gelden en zal onderdeel worden van het Tarievenhuis Oost dat het kader vormt voor (nieuwe) tarieven voor regionale treindiensten. Het uitgangspunt dat reizigers geen dubbel opstaptarief hoeven te betalen wil overigens niet zeggen dat voor alle regionale treindiensten en het openbaar busvervoer dezelfde kilometertarieven (gaan) gelden.

3.9 Naar één overkoepelende huisstijl en branding

Uitgangspunt

De overkoepelende merknaam 'RRReis' voor het openbaar vervoer in Oost geldt vanaf de overgang naar de nieuwe concessies ook voor regionale treindiensten.

Toelichting

De provincies hebben recentelijk met 'RRReis' een uniforme hoofdmerknaam /-huisstijl voor het openbaar vervoer in Oost ontwikkeld. Omdat merknaam en huisstijl in alle concessies worden ingevoerd, vergroot dit de herkenbaarheid van het openbaar vervoer in Oost voor reizigers. Ook de regionale treindiensten gaan onder deze uniforme merknaam/huisstijl vallen.

Invoering van de merknaam/huisstijl zal echter gefaseerd plaatsvinden en wel bij de overgang naar een volgende concessie. Treinen krijgen voordat ze worden ingezet in een nieuwe concessie een onderhoudsbeurt, en dat is een logisch moment om de nieuwe huisstijl aan te brengen.

3.10 Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen op regionale treinstations

Uitgangspunt

Zolang deze behoefte bestaat kunnen reizigers op elk regionaal treinstation (bij een kaartautomaat) een vervoerbewijs kopen, OV-saldo opladen, (landelijke en regionale) reisproducten ophalen en stopzetten en hun reisgeschiedenis inzien.

Toelichting

Momenteel staat op vrijwel alle regionale treinstations in Oost een kaartautomaat. Indertijd was de verwachting dat met de komst van de OV-chipkaart steeds minder mensen een kaartje op het station zouden gaan kopen. De ervaring leert echter dat er nog steeds reizigers zijn die zijn aangewezen op de kaartautomaten op stations, bijvoorbeeld omdat zij geen OV-chipkaart hebben. Op korte termijn blijft er daarom een behoefte aan kaartautomaten op stations. Om daarbij duidelijkheid richting reizigers te creëren, hanteren de provincies als uitgangspunt dat reizigers bij elk regionaal treinstation (bij een kaartautomaat) een vervoerbewijs moeten kunnen kopen, OV-saldo op hun OV-chipkaart moeten kunnen laden, (landelijke en regionale) reisproducten moeten kunnen ophalen en stopzetten en hun reisgeschiedenis moeten kunnen inzien. De vervoerder is

verantwoordelijk voor plaatsing en exploitatie van deze verkooppunten en zorgt er daarbij voor dat reizigers op een eenvoudige, laagdrempelige manier bovenstaande handelingen kunnen verrichten.

Overigens verwachten de provincies dat met de introductie van nieuwe betaalwijzen/ vervoerbewijzen, zoals de bankpas en de mobiele telefoon, de noodzaak tot kaartautomaten/ verkooppunten op stations op termijn waarschijnlijk vermindert of zelfs verdwijnt. Het gebruik van en de behoefte aan kaartautomaten/verkooppunten zal daarom worden gemonitord. Mede op basis hiervan kunnen de provincies in overleg met de vervoerder tijdens de looptijd van de nieuwe concessies besluiten om verkooppunten te sluiten of om geen kaartautomaten te (her)plaatsen. Dit kan alleen wanneer reizigers over voldoende alternatieven beschikken om een vervoerbewijs aan te schaffen en de hiervoor genoemde handelingen te verrichten.

3.11 Financiële implicaties uitgangspunten

De in de voorgaande paragrafen geformuleerde uitgangspunten leiden in een aantal gevallen tot hogere (exploitatie)kosten van de regionale treindiensten. Dit geldt met name voor de volgende uitgangspunten:

- Verduurzaming van het regionale spoorvervoer: Het voorschrijven van duurzame biodiesel leidt tot een kostprijsverhoging, omdat biodiesel op dit moment 25% duurder is dan gewone diesel. Uitgaande van het aantal geplande treinkilometers en het gemiddelde verbruik, komt dit voor de dieseltreinen in Gelderland neer op een kostprijsverhoging van in totaal ongeveer € 1.300.000; voor de dieseltreinen in Overijssel gaat het om een bedrag van ongeveer € 600.000. De financiële gevolgen van verdere verduurzaming van de regionale dieseltreinen zijn onderwerp van nadere verkenningen met aparte besluitvormingstrajecten.
- Steward op de trein: De benodigde inzet van stewards op treinen vanuit het oogpunt van (service en) veiligheid kan tot een verhoogde personeelsinzet en daarmee hogere exploitatiekosten leiden. Dit hangt mede af van de huidige personeelsinzet in relatie tot het risicoprofiel van de treindiensten.
- Invoering single check in / check out: Uitbreiding van het principe van single check in / check out met de Gelderse treindiensten kan betrekkelijk eenvoudig en tegen geringe meerkosten gerealiseerd worden, omdat de ontwikkelkosten van dit principe in Oost in het verleden al vergoed zijn. Wel hebben de vervoerders te maken met jaarlijkse beheerskosten voor onder andere een 'backoffice' die nodig is om de vervoeropbrengsten aan de verschillende regionale treindiensten te kunnen toedelen. Deze beheerskosten nemen in Oost naar verwachting toe met € 0,1 miljoen per jaar.

Omdat tegenover de hogere (exploitatie)kosten naar verwachting geen navenant hogere vervoeropbrengsten zullen staan, zullen de subsidies die de provincies op dit moment voor de uitvoering van de regionale treindiensten beschikbaar stellen (één van de uitgangspunten van de NvU Oost) naar verwachting niet toereikend zijn om het huidige voorzieningenniveau in stand te houden.

Andere uitgangspunten hebben naar verwachting niet of nauwelijks invloed op de (exploitatie)kosten van de regionale treindiensten. Dit geldt in ieder geval voor de volgende uitgangspunten:

- De 5 zekerheden van het spoor in Oost voor de reiziger: Voor zover deze zekerheden geen relatie met de hierboven genoemde uitgangspunten hebben, zijn de meerkosten van deze zekerheden naar verwachting beperkt.

- Toegankelijkheid: Op regionale treindiensten worden op dit moment al uitsluitend treinen met een lage vloer ingezet. Verbetering van de toegankelijkheid van stations zorgt er daarbij voor dat assistentie aan reizigers bij het in- en uitstappen steeds minder vaak nodig zal.
- Geen dubbel opstaptarief tussen treinen en bussen: Dit uitgangspunt geldt op dit moment al voor alle regionale treindiensten in Oost met uitzondering van de Valleilijn. De provincie Gelderland laat nog onderzoeken wat de gevolgen voor de vervoeropbrengsten van deze treindienst en het aansluitende openbaar busvervoer zijn.
- Naar één overkoepelende huisstijl en branding: Omdat (bestaande) treinen bij de overgang naar een nieuwe concessie vrijwel altijd een gemoderniseerd uiterlijk krijgen, kan de uniforme merknaam/huisstijl op dat moment zonder meerkosten worden ingevoerd.
- Verkrijgbaarheid vervoerbewijzen op regionale treinstations: Omdat met uitzondering van twee stations in Gelderland, de regionale treinstations al voorzien zijn van verkooppunten/ kaartautomaten zijn de meerkosten van dit uitgangspunt beperkt.

Ten slotte hebben de provincies mede vanwege de hogere (exploitatie)kosten er in één geval voor gekozen om een minder ambitieus uitgangspunt in de NvU Spoor op te nemen. Dit betreft de eventuele inbouw van toiletten in bestaande treinen. Op basis van een recent extern onderzoek in opdracht van de provincie Gelderland is de inschatting dat de totale investeringskosten om bestaande Gelderse treinen (exclusief de treinen van de Valleilijn, waarvan de technische risico's van inbouw als te hoog zijn ingeschat) van toiletten te voorzien naar schatting € 8 miljoen (+50% risico) bedragen. Daar bovenop komen dan nog de exploitatiekosten van circa € 0,5 miljoen (+50% risico) per jaar. De hoogte van de kosten in combinatie met de risico's die aan de inbouw kleven, het wegvallen van zitplaatsen en het tijdelijk niet-beschikbaar zijn van treinen vanwege de ombouw, zijn redenen om inbouw van toiletten in bestaande treinen niet als uitgangspunt in de NvU Spoor op te nemen. Zodra nieuw materieel wordt besteld worden toiletten wel geëist.

3. Planning vervolg

Op @@ juni hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland en Overijssel de concept-NvU Spoor voor advies/reactie vrijgegeven en voor bespreking aan de Provinciale Staten van beide provincies aangeboden. Na afloop van de reactietermijn van 6 weken worden de ontvangen adviezen/reacties opgenomen in een Reactienota. De Reactienota wordt vervolgens tezamen met de definitieve NvU Spoor door Gedeputeerde Staten in september 2019 ter vaststelling aan Provinciale Staten van beide provincies aangeboden (gepland oktober 2019).

Na vaststelling van de NvU Spoor worden op basis van de NvU Oost en de NvU Spoor Programma's van Eisen en andere aanbestedingsdocumenten voor de aanbesteding van de concessies Valleilijn, Rijn-Waal, Berkel-Dinkel en mogelijk Zutphen – Oldenzaal (zie paragraaf 3.3). Iedere aanbesteding kent daarbij zijn eigen planning waarbinnen in ieder geval de volgende stappen worden onderscheiden:

- Opstellen van het ontwerp-Programma van Eisen⁹
- Vrijgave van het ontwerp-Programma van Eisen voor advies/reactie
- Doorvoeren van aanpassingen in het Programma van Eisen op basis van ontvangen adviezen/reacties
- Opstellen overige aanbestedingsdocumenten, waaronder het Beschrijvend document met o.a. selectie- en gunningscriteria, de concept Concessiebeschikking en de Financiële bepalingen
- Vaststelling definitief Programma van Eisen en overige aanbestedingsdocumenten en start aanbestedingsprocedure

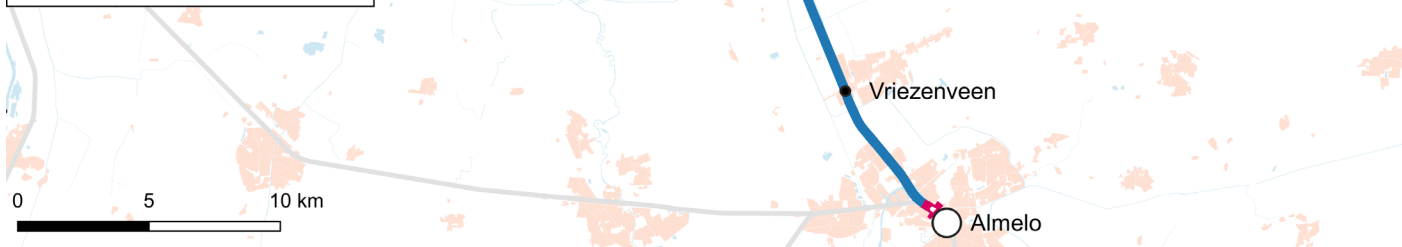
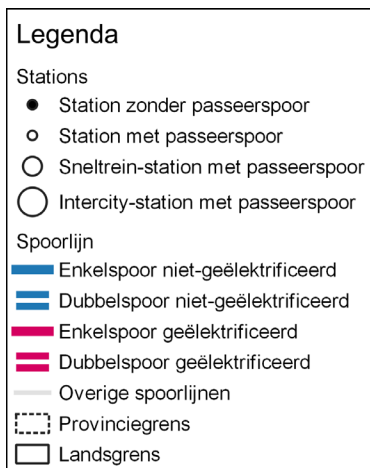
⁹ Gelet op de doorlooptijd van de aanbestedingsprocedure en de wenselijkheid om de nieuwe vervoerder voldoende implementatietijd te bieden, is het noodzakelijk zijn om het ontwerp-Programma van Eisen voor de Valleilijn al voor vaststelling van de NvU Spoor voor advies/reactie worden vrijgegeven (gepland september 2019). Wanneer dit inderdaad het geval is, zal in het ontwerp-Programma van Eisen duidelijk worden aangegeven dat het Programma van Eisen nog aangepast kan worden indien de behandeling van de NvU Spoor in Provinciale Staten daar aanleiding toe geeft.

4. Bijlagen: factsheets

In de bijlage presenteren wij per treindienst een factsheet. Deze factsheets bevatten feitelijke informatie over de kenmerken en uitvoering van de treindiensten en een overzicht van vastgesteld beleid.

Almelo

Hardenberg



Unimodale concessie LOOPTIJD 2013 → 2027 Concessie Vechtdallijnen CONCESSIEHOUDER **ARRIVA**

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,8 ↑ +0,2
(2015)

2018
PUNCTUALITEIT

96,0%

2017
AANTAL INSTAPPERS

0,4
miljoen

2018
RITUITVAL
3,3%

2014 -2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+38%**

FREQUENTIE

HALFUURSDIENST OP WERKDAGEN IN OCHTENDSPITS EN
TUSSEN 13:00 EN 20:00 UUR
OP ZATERDAGEN TUSSEN 13:00 EN 20:00 UUR
UURSDIENST OP OVERIGE TIJDEN

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

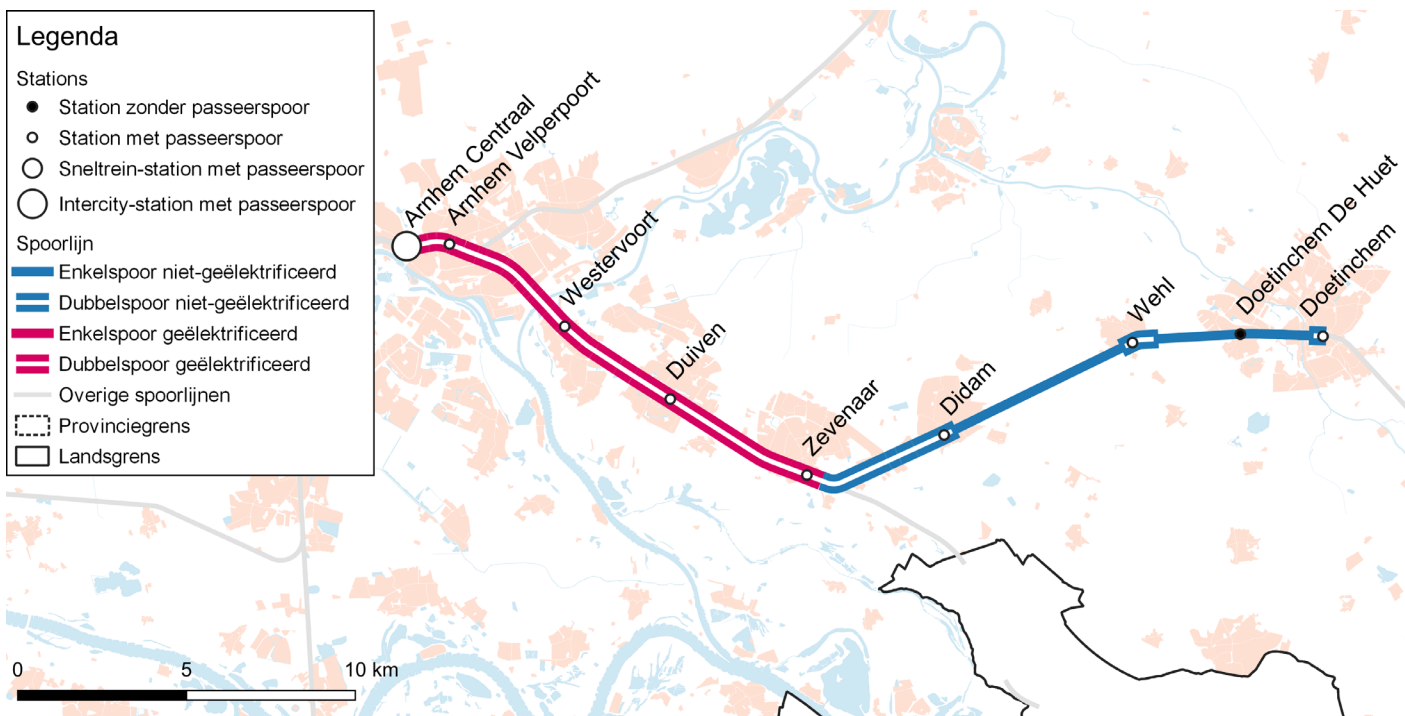
0,5
miljoen

Vastgesteld beleid / ambities

Net als de treindienst Zutphen – Oldenzaal heeft de provincie Overijssel de ambitie om de lijn Almelo – Mariënberg op termijn te elektrificeren.

Arnhem

Doetinchem



9x
DMU GTW

Multimodale concessie LOOPTIJD 2012 → 2022 Concessie Arnhem - Nijmegen CONCESSIEHOUDER HERMES

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,8 ↑ **+0,4**
(2014)

2018
PUNCTUALITEIT

94,5%

2017
AANTAL INSTAPPERS

1,4
miljoen

2018
RITUITVAL
2,4%

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+29%**

FREQUENTIE

RIJDT ALLEEN OP WEEKDAGEN OVERDAG IN KWARTIERDIENST
IN COMBINATIE MET DE TREINDIENST ARNHEM-WINTERSWIJK

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

0,4
miljoen

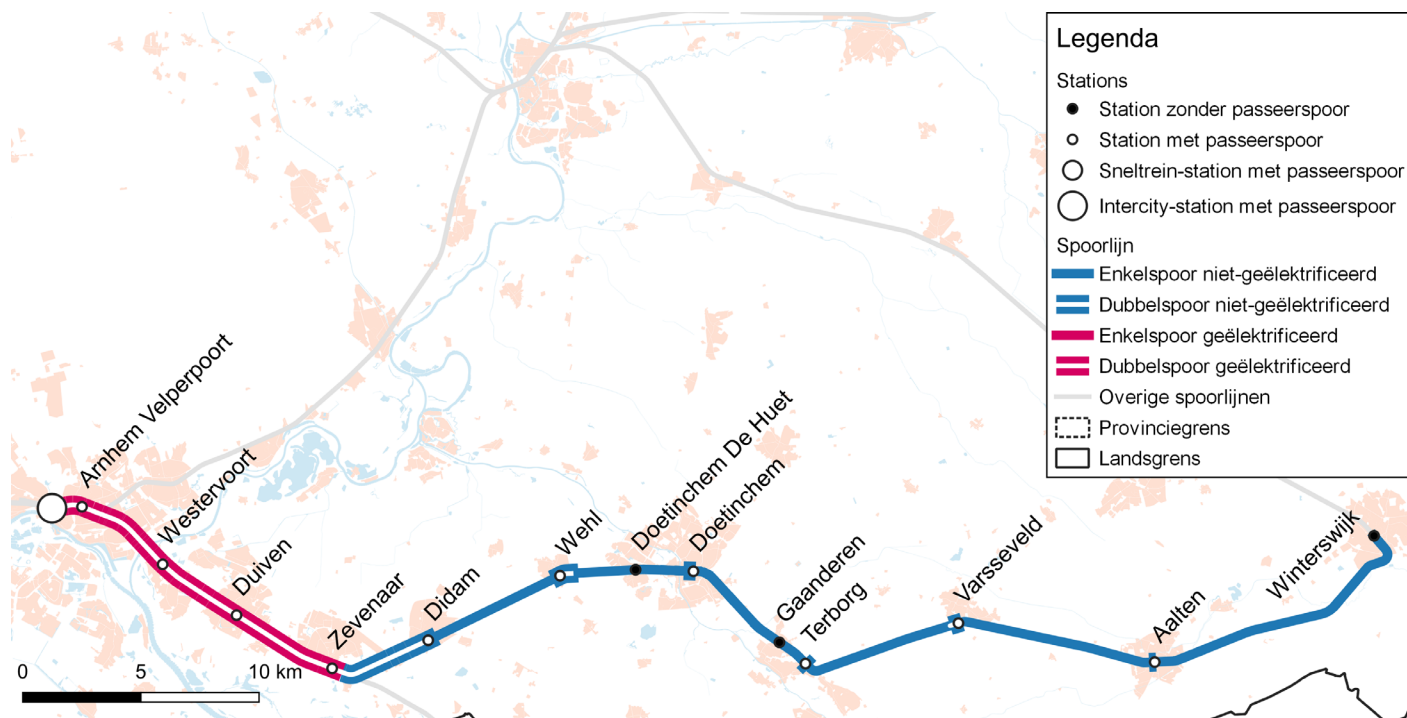
Vastgesteld beleid / ambities

Provincie Gelderland, ProRail, vervoerders, de gemeenten en de Regio Achterhoek hebben de ambitie de verbinding Arnhem - Winterswijk te versnellen, waarbij de bestaande kwartierdienst tussen Arnhem en Doetinchem gehandhaafd blijft. De gewenste versnelling is mogelijk door de introductie van de RegioExpres die tussen Arnhem en Doetinchem als sneldienst gaat rijden en tussengelegen stations overslaat. Met de RegioExpres wordt de reistijd tussen de Achterhoek en Arnhem ongeveer 13 minuten korter.

Voor de introductie van de RegioExpres is dubbelspoor nodig tussen Didam en Doetinchem De Huet. Momenteel voert ProRail hiervoor de verkenning uit. In het najaar van 2019 worden de resultaten aan PS van Gelderland voorgelegd. De ambitie van GS en PS is één RegioExpres per uur, in het eindbeeld, waarvoor meer infrastructuur nodig is, rijdt er 2x per uur een RegioExpres. Naar verwachting kan de benodigde infrastructuur voor de RegioExpres tussen 2025 en 2028 gereed zijn.

Arnhem

Winterswijk



24x
DMU GTW

Multimodale concessie LOOPTIJD 2010 → 2025 Concessie Achterhoek- Rieverenland CONCESSIEHOUDER **ARRIVA**

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,7 ↑ **+0,2**
(2015)

2018
PUNCTUALITEIT

94,9%

2017
AANTAL INSTAPPERS

3,4
miljoen

2018
RITUITVAL
1,9%

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+36%**

FREQUENTIE

HALFUURSDIENST EN OP WEEKDAGEN OVERDAG EEN KWARTIERDIENST TUSSEN ARNHEM CENTRAAL EN DOETINCHEM IN COMBINATIE MET DE TREINDIENST ARNHEM-DOETINCHEM

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

1,6
miljoen

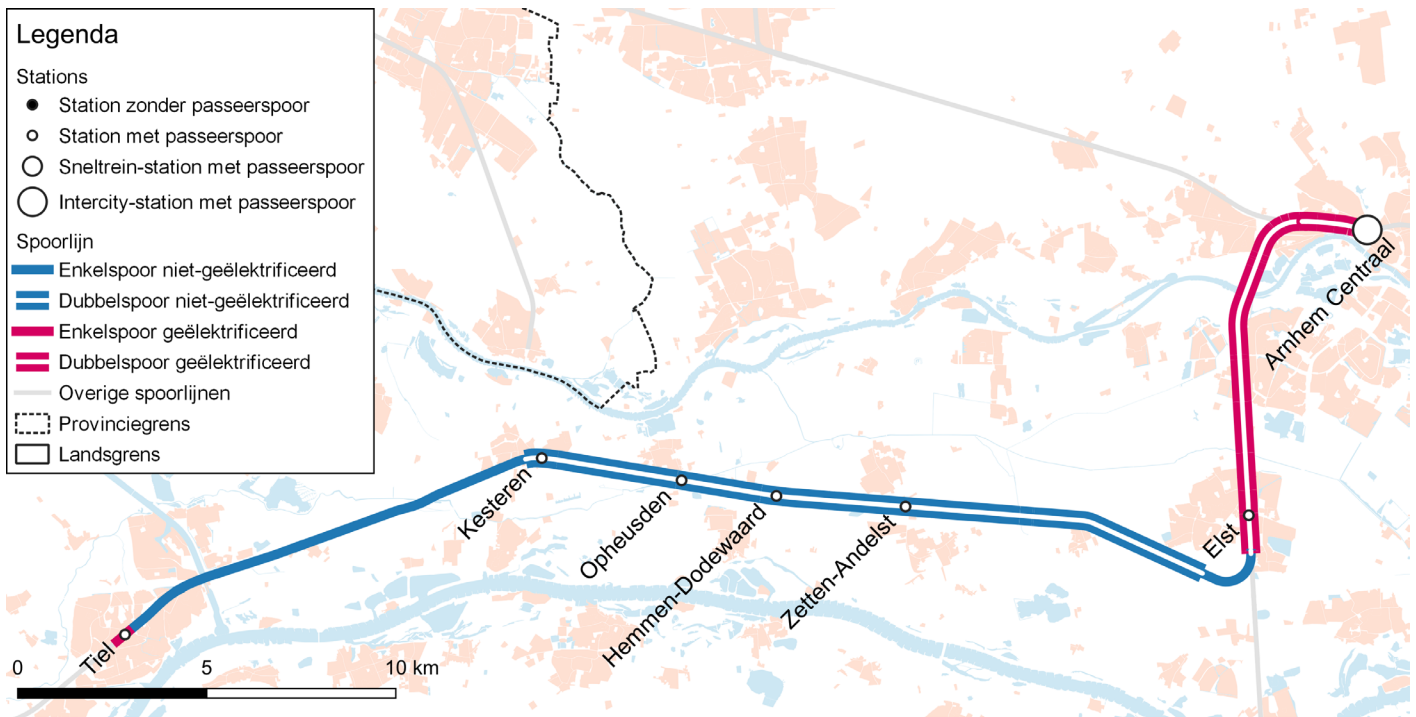
Vastgesteld beleid / ambities

Provincie Gelderland, ProRail, vervoerders, de gemeenten en de Regio Achterhoek hebben de ambitie de verbinding Arnhem - Winterswijk te versnellen, waarbij de bestaande kwartierdienst tussen Arnhem en Doetinchem gehandhaafd blijft. De gewenste versnelling is mogelijk door de introductie van de RegioExpres die tussen Arnhem en Doetinchem als sneldienst gaat rijden en tussengelegen stations overslaat. Met de RegioExpres wordt de reistijd tussen de Achterhoek en Arnhem ongeveer 13 minuten korter.

Voor de introductie van de RegioExpres is dubbelspoor nodig tussen Didam en Doetinchem De Huet. Momenteel voert ProRail hiervoor de verkenning uit. In het najaar van 2019 worden de resultaten aan PS van Gelderland voorgelegd. De ambitie van GS en PS is één RegioExpres per uur, in het eindbeeld, waarvoor meer infrastructuur nodig is, rijdt er 2x per uur een RegioExpres. Naar verwachting kan de benodigde infrastructuur voor de RegioExpres tussen 2025 en 2028 gereed zijn.

Arnhem

Tiel



Multimodale concessie

LOOPTIJD 2010 → 2025

Concessie Achterhoek- Rieverenland

CONCESSIEHOUDER **ARRIVA**



2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,7 ↑ **+0,2**
(2015)

2017
AANTAL INSTAPPERS

0,8
miljoen

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

0,8
miljoen

2018
RITUITVAL
1,7%

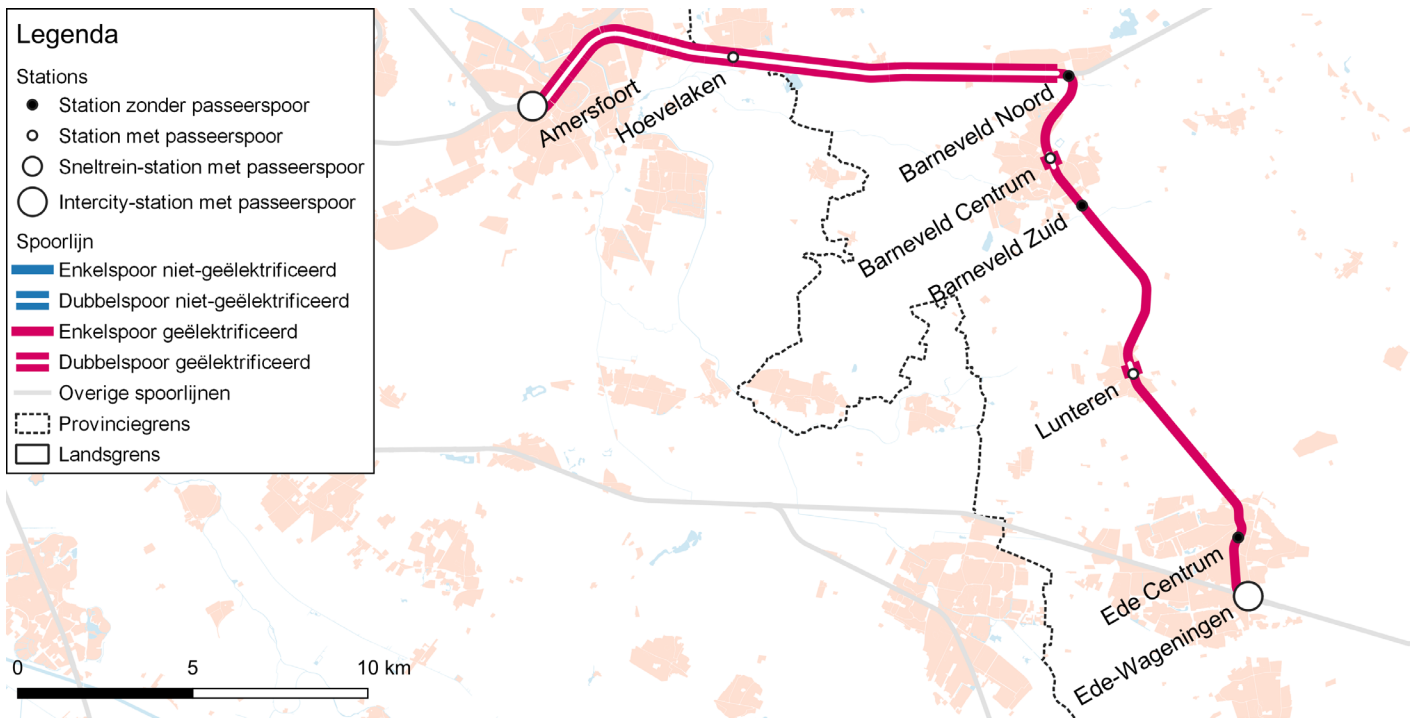
2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING
+66%

2018
PUNCTUALITEIT
94,4%

FREQUENTIE
UURDIENST TUSSEN ARNHEM CENTRAAL EN TIEL, IN DE SPITS
HALFUURSDIENST OP HELE TRAJECT
OP WERKDAGEN TUSSEN DE SPITSEN HALFUURSDIENST
TUSSEN ELST EN TIEL

Vastgesteld beleid / ambities

Er wordt geïnvesteerd in realisatie van een perronfasering op Arnhem Centraal, waardoor de trein gehandhaafd kan blijven. Er wordt momenteel een verkenning uitgevoerd naar de verschillende toekomstscenario's voor Tiel – Elst - Arnhem. Deze verkenning richt zich op de periode na de nieuwe concessie.

5x
PROTOs2x
FLIRT-3

Unimodale concessie LOOPTIJD 2006 → 2021 Concessie Valleilijn

CONCESSIEHOUDER **CONNEXXION**

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,6 ↓ -0.1
(2014)

2017
AANTAL INSTAPPERS

2,5
miljoen

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

1,2
miljoen

2018
RITUITVAL
1,8%

2018
PUNCTUALITEIT
94,9%

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+11%**

FREQUENTIE

HALFUURSDIENST TUSSEN EDE-WAGENINGEN EN AMERSFOORT
KWARTIERDIENST TUSSEN AMERSFOORT EN BARNEVELD-ZUID OP
WERKDAGEN TOT 20:00 UUR

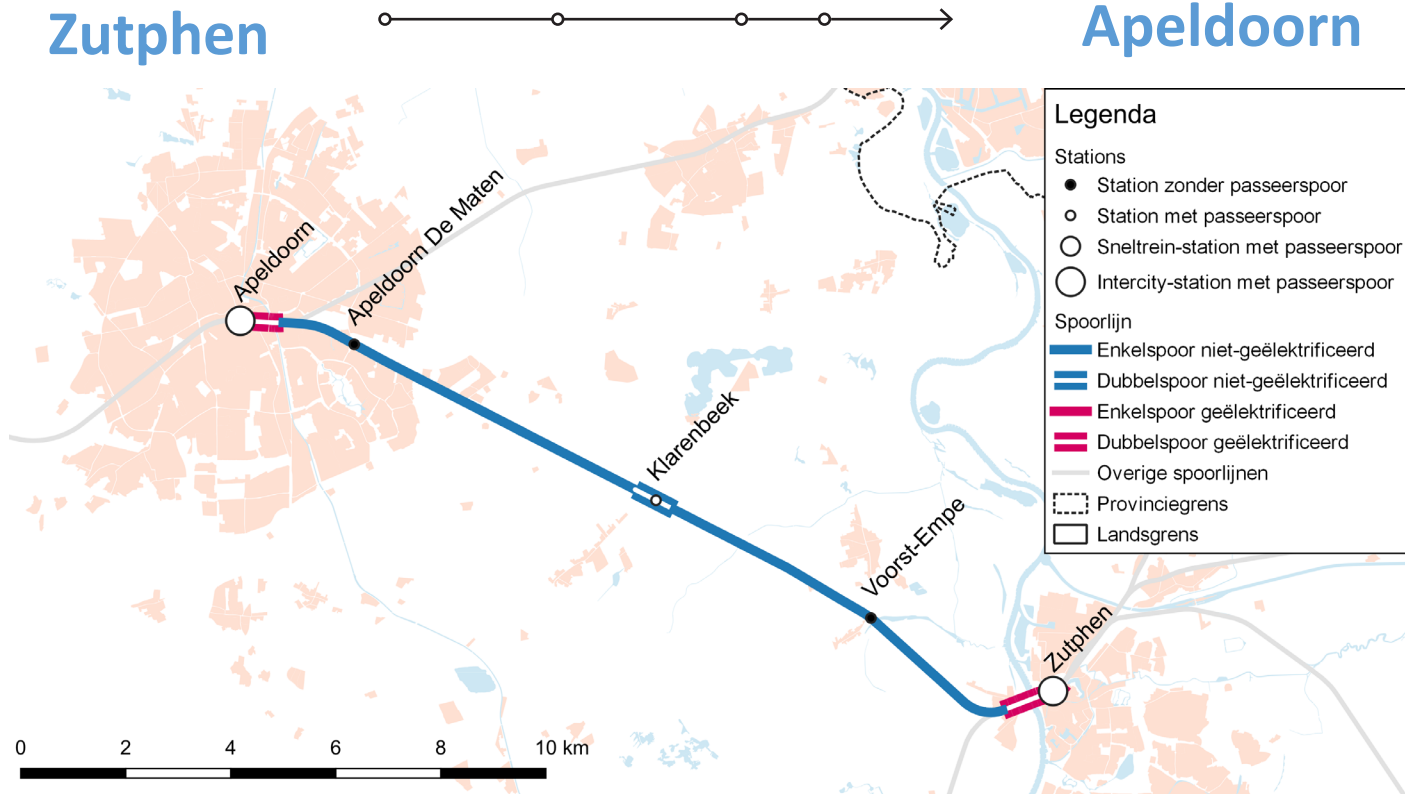
Vastgesteld beleid / ambities

De komende tijd worden een aantal perrons van de Valleilijn verlengd, zodat de in 2018 ingestroomde nieuwe treinen ook gekoppeld kunnen rijden en daarmee meer capaciteit kunnen bieden. In Lunteren komt een nieuw onderstation om de treinen in de toekomst van voldoende stroom te voorzien. Beide maatregelen zijn voor eind 2021 gereed.

In 2018 is er door ProRail in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoek gedaan naar doortrekking van de Valleilijn naar Utrecht en Arnhem CS. De conclusie daaruit is dat doortrekking naar deze stations als niet-kansrijk wordt gezien. Recent hebben GS van Gelderland besloten dat niet wordt ingezet op een kwartierdienst tussen Barneveld-Zuid en Ede-Wageningen.

Zutphen

Apeldoorn



Multimodale concessie LOOPTIJD 2010 → 2025 Concessie Achterhoek- Rieverenland CONCESSIEHOUDER **ARRIVA**



24x
DMU GTW

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,7 ↑ **+0,2**
(2015)

2018
PUNCTUALITEIT

98,3%

2017
AANTAL INSTAPPERS

1
miljoen

2018
RITUITVAL
1,3%

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+27%**

FREQUENTIE
HALFUURSDIENST

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

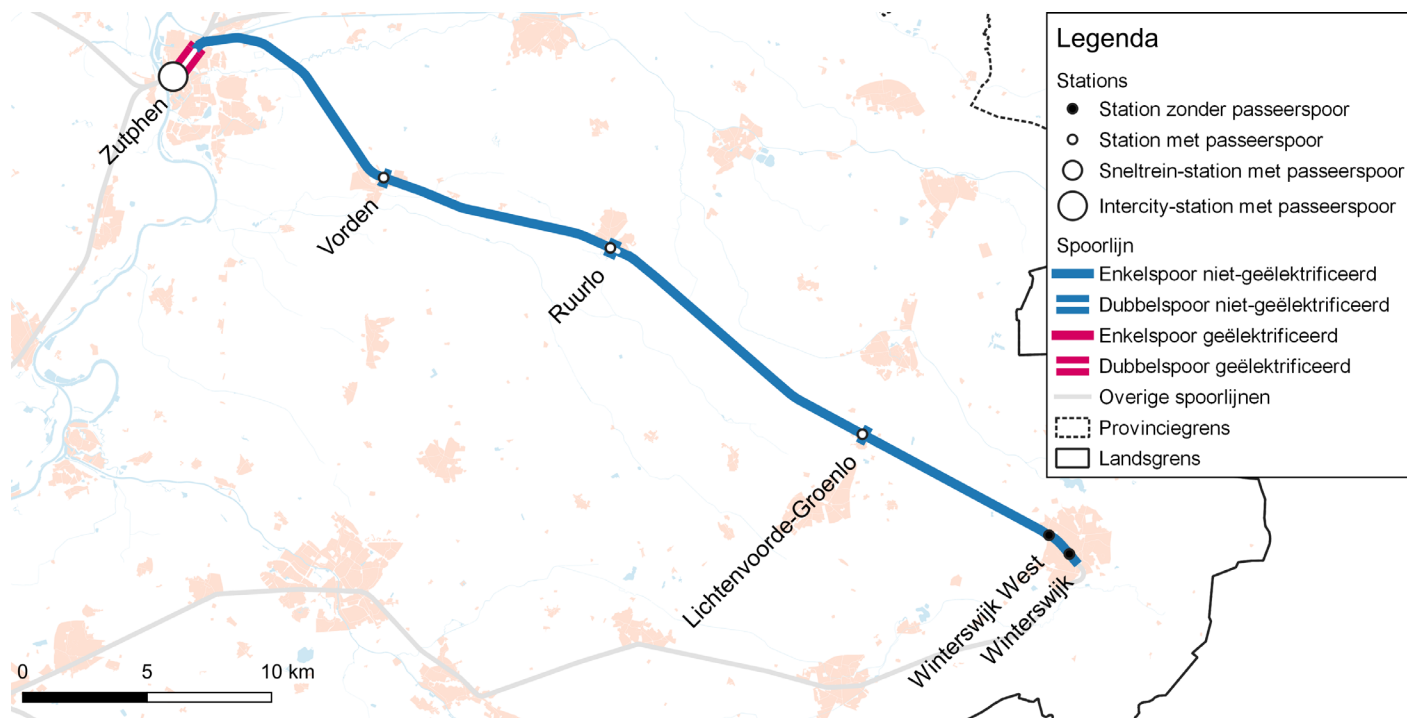
0,4
miljoen

Vastgesteld beleid / ambities

De provincie zet in op het handhaven van de huidige kwaliteit. Op termijn is de ambitie de treindiensten Zutphen – Winterswijk en Zutphen – Apeldoorn te koppelen. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar verbetering van de transfervoorzieningen op station Zutphen.

Zutphen

Winterswijk



24x
DMU GTW

Multimodale concessie LOOPTIJD 2010 → 2025 Concessie Achterhoek- Rieversland CONCESSIEHOUDER **ARRIVA**

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,7 ↑ +0,2
(2015)

2017
AANTAL INSTAPPERS

1
miljoen

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

0,9
miljoen

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+31%**

2018
PUNCTUALITEIT

97,3%

2018
RITUITVAL
1,5%

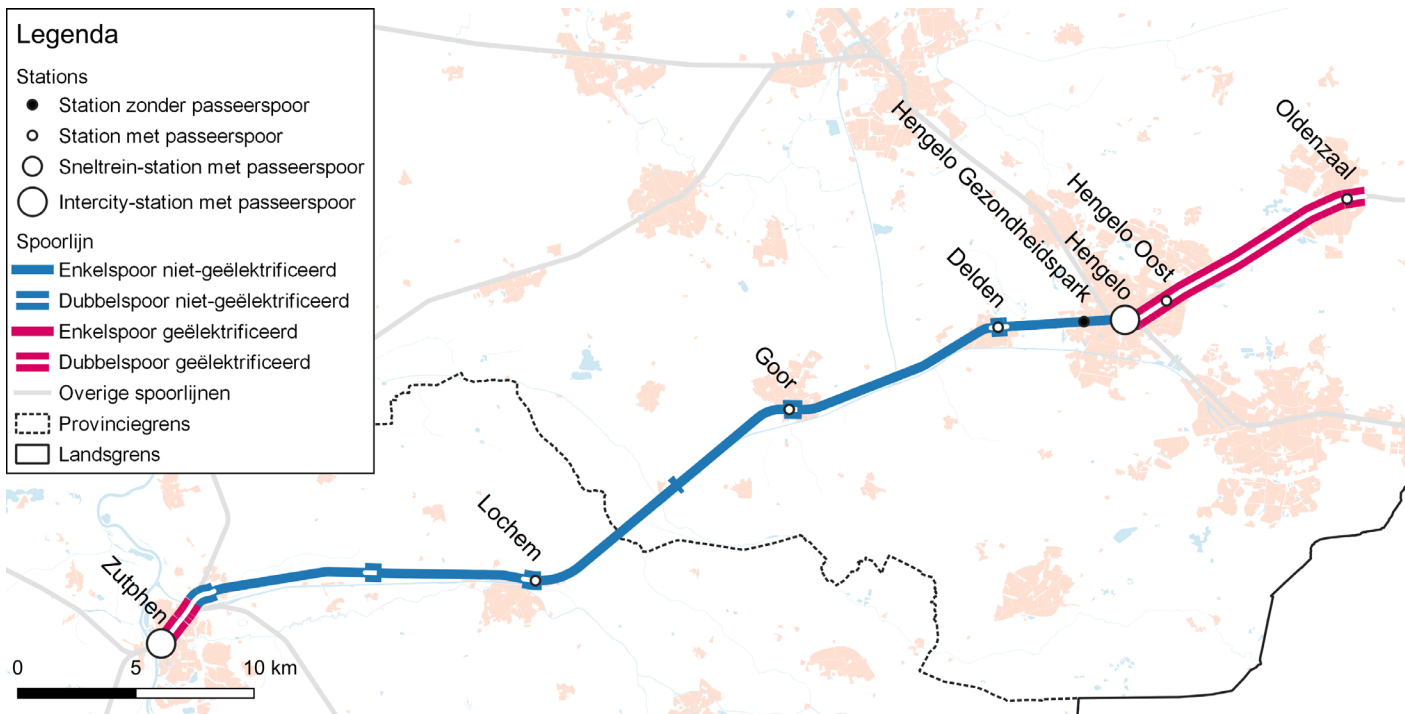
FREQUENTIE
HALFUURSDIENST

Vastgesteld beleid / ambities

De provincie zet in op het handhaven van de huidige kwaliteit. Op termijn is de ambitie de treindiensten Zutphen – Winterswijk en Zutphen – Apeldoorn te koppelen. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar verbetering van de transfervoorzieningen op station Zutphen.

Zutphen

Oldenzaal



Multimodale concessie LOOPTIJD 2013 → 2023 Concessie Twente

CONCESSIEHOUDER **SYNTUS**

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,4 ↑ **+0,3**
(2014)

2017
AANTAL INSTAPPERS

2,1
miljoen

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

1,4
miljoen

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+23%**

2018
RITUITVAL
1,5%

2018
PUNCTUALITEIT

95,9%

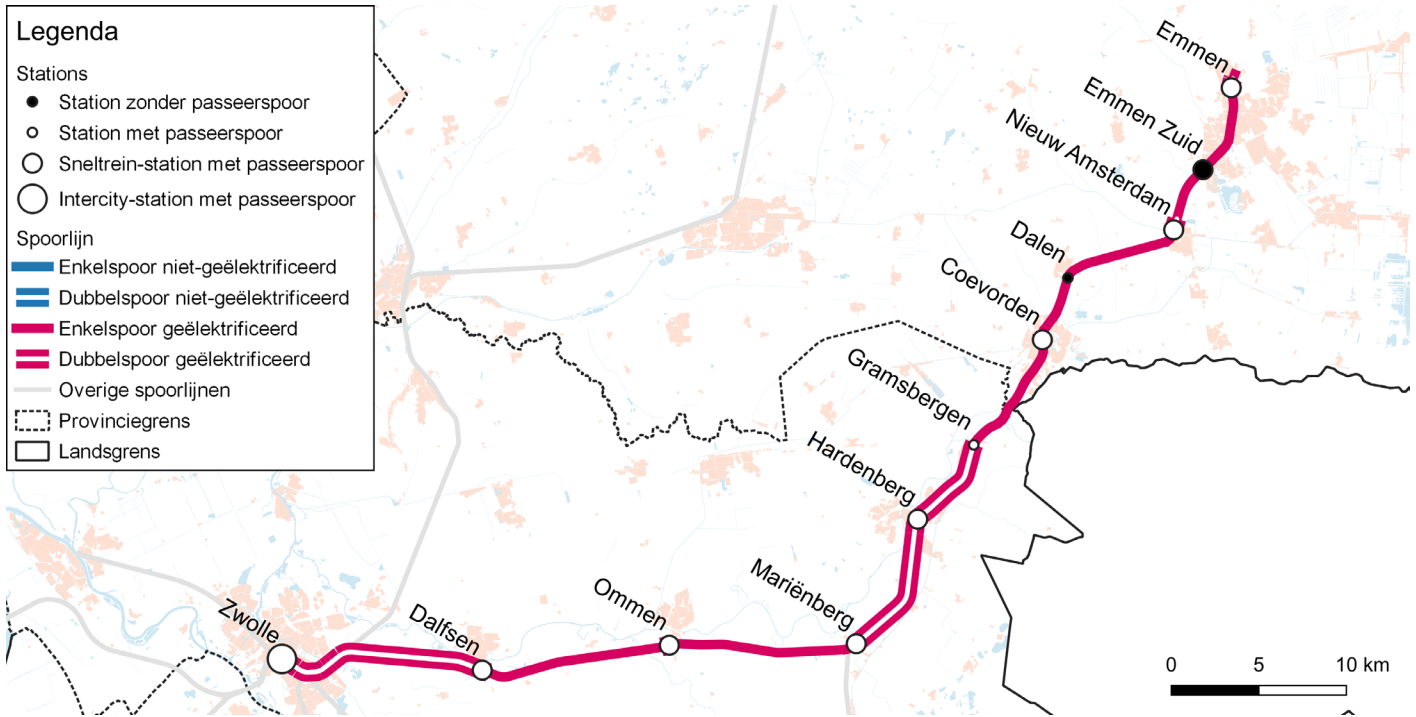
FREQUENTIE
HALFUURSDIENST

Vastgesteld beleid / ambities

Mede naar aanleiding van een PS-motie van 20 juni 2018 heeft de provincie Overijssel de wens om deze treindienst te verduurzamen en kijkt daarbij nadrukkelijk naar elektrificatie. De provincie Overijssel heeft daarom aan ProRail opdracht gegeven om een verkenning uit te voeren naar de elektrificatie van deze treindienst.

Zwolle

Emmen



14x
EMU GTW

Unimodale concessie

LOOPTIJD 2012 → 2027

Concessie Vechtdallijnen

CONCESSIEHOUDER **ARRIVA**

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,8 ↑ +0,2
(2015)

2017
AANTAL INSTAPPERS

3,2
miljoen

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

2,2
miljoen

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↑ **+56%**

2018
RITUITVAL
1,8%

2018
PUNCTUALITEIT

92,4%

FREQUENTIE

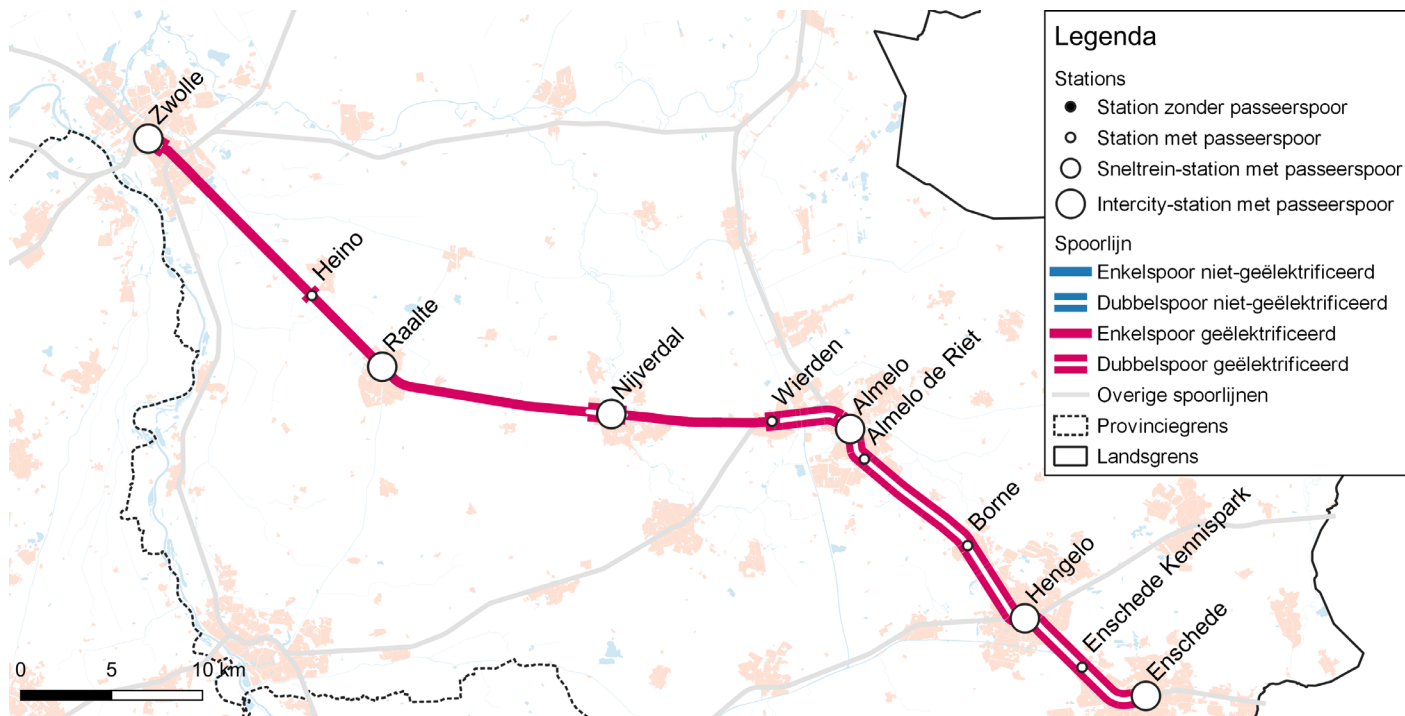
UURSDIENST SNELTREIN ZWOLLE-EMMEN
UURSDIENST STOPTREIN ZWOLLE-EMMEN
HALFUURSDIENST SNELTREIN ZWOLLE-COEVORDEN IN SPITS

Vastgesteld beleid / ambities

Omdat de treindienst Zwolle – Emmen naar tevredenheid functioneert, heeft de provincie Overijssel geen plannen om de spoorlijn te verbeteren.

Zwolle

Enschede



Unimodale concessie

LOOPTIJD 2017 → 2032

Concessie Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede

CONCESSIEHOUDER **SYNTUS**



16x
FLIRT-3

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,7 ↑ **+0,7**
(2015)

2017
AANTAL INSTAPPERS

n.b.

2014 -2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

n.b.

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

2,1
miljoen

2018
PUNCTUALITEIT

93,0%

2018
RITUITVAL
2,1%

FREQUENTIE

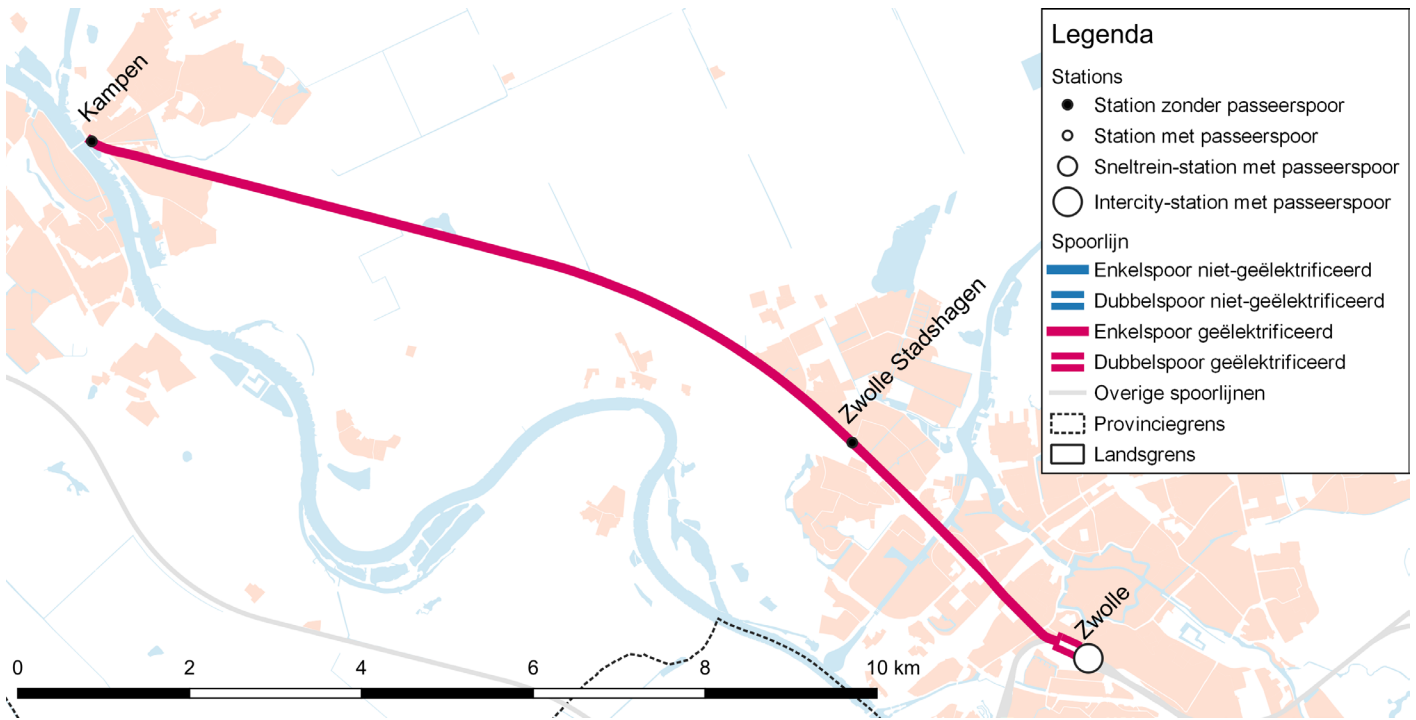
HALFUURSDIENST STOPTREIN ZWOLLE-ENSCHUDE
UURSDIENST INTERCITY ZWOLLE-ENSCHUDE DOORDEWEEKS
OVERDAG

Vastgesteld beleid / ambities

Door de frequentieverhoging op de treindienst Zwolle – Enschede heeft een capaciteitsuitbreiding voor de reizigers plaats gevonden. Er rijdt nu elk uur een intercity en twee keer per uur een stopdienst. De provincie heeft de wens om de reistijd van de intercitydienst tussen Zwolle-Enschede te verkorten.

Zwolle

Kampen



Unimodale concessie

LOOPTIJD 2017 → 2032

Concessie Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede

CONCESSIEHOUDER SYNTUS



16x
FLIRT-3

2018
ALGEMENE TEVREDENHEID

7,9 ↑ **+0,4**
(2014)

2017
AANTAL INSTAPPERS

1,1
miljoen

2018 AANTAL
DIENSTREGELING KM

0,37
miljoen

2014 - 2017
AANTAL INSTAPPERS
ONTWIKKELING

↓ **-8%**

2018
PUNCTUALITEIT

98,0%

2018
RITUITVAL
1,9%

FREQUENTIE
HALFUURSDIENST

Vastgesteld beleid / ambities

Uiterlijk eind 2019 zal station Zwolle Stadshagen worden geopend.