



Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland

30 september 2025



 provincie
Gelderland

Voorwoord

Voor u ligt het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland. Dit toekomstbeeld geeft richting aan onze RRReis om het Gelderse openbaar vervoer (OV) de komende jaren te verbeteren. Want goed vervoer in de toekomst vraagt nu om gewoon doen, stap voor stap.

In Gelderland kun je vlot en veilig op je bestemming komen. Of je nu loopt, met de fiets gaat, met het openbaar vervoer of met de auto reist. Hier werken we dagelijks aan. We onderhouden onze wegen en kunstwerken, kijken waar we de verkeersveiligheid kunnen verbeteren en zorgen voor een betrouwbaar alternatief voor de auto. Dit doen we door een sterk OV-netwerk in te richten en goede fiets- en wandelpaden aan te leggen en te onderhouden.

De komende jaren worden er tienduizenden extra woningen in onze provincie gebouwd. Dit betekent meer mensen die op een fijne plek willen wonen, maar ook meer verplaatsingen. In de ruimtelijke puzzel van de woningbouwopgave speelt het openbaar vervoer, naast fietsen, lopen en de auto, een prominente rol. Wij willen een robuust hoogwaardig OV-netwerk dat afgestemd is op de woningbouwopgave waarmee we in kunnen spelen op ontwikkelingen in het gebruik van het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke sociale rol door mensen van alle leeftijden, inkomens en achtergronden met elkaar te verbinden. Waardoor meedoen in werk, onderwijs en maatschappelijke activiteiten mogelijk wordt gemaakt. Betaalbaar OV is daarbij geen luxe maar een noodzaak: het garandeert gelijke kansen en voorkomt dat mobiliteit een privilege wordt in plaats van een recht.

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland helpt ons om de komende jaren onze ambities voor het openbaar vervoer te realiseren. We doen dit samen met andere overheden en marktpartijen. Dit kost tijd. Ook na de huidige coalitieperiode liggen er opgaven om het toekomstbeeld te kunnen bereiken. Daar kunnen volgende coalities verder aan bouwen.

Klaas Ruitenbergh

Gedeputeerde verkeer en vervoer provincie Gelderland





Samenvatting

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is een uitwerking van de strategische doelen en kaders voor OV uit het Beleidskader bereikbaarheid (2024). Naast deze uitwerking is het toekomstbeeld een instrument om maatregelen te kiezen en prioriteren. Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland staat naast de vaste onderdelen uit de beleidscyclus volgens de Omgevingswet (Beleidskader, Programma en Uitvoeringsagenda).

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland bevat een kaart van onze ambities voor het OV-netwerk in Gelderland waarbij rekening is gehouden met de woonopgave tot 2040. Dit toekomstbeeld is geen nieuw beleid of kader, maar is de toekomstprojectie van ons bestaande beleid voor OV en de woningbouwopgave. Niet alleen de provinciale ambities liggen aan de basis van dit toekomstbeeld, ook (beleids)-plannen en ambities van de Gelderse gemeenten, regio's en het Rijk zijn als input gebruikt.

Om het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland te realiseren zijn samenwerking tussen overheden, ruimtelijke sturing op woningbouw en investeringen in het openbaar vervoer nodig. Voor meer OV is extra budget nodig. Zonder extra budget blijft het OV-aanbod in Gelderland ongeveer gelijk aan dat van de laatste jaren. Het is aan Provinciale Staten en het Rijk om al dan niet te besluiten meer middelen beschikbaar te stellen voor het OV.

In de Uitvoeringsagenda OV, die volgt na vaststelling van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland, worden concrete maatregelen voorgesteld om, binnen het beschikbare budget, stappen te zetten om het toekomstbeeld te realiseren. Naast versterking van hoogwaardige OV-lijnen en mobiliteitshubs, willen we onder andere inzetten op het maken van strategische plannen voor verduurzaming van het spoor en faciliteiten voor het openbaar vervoer.



Inhoudsopgave

(inhoudsopgave is aanklikbaar)

Samenvatting	3
1 Inleiding	6
Beleidskader, programma en uitvoeringsagenda	7
Wettelijke kader en provinciale verantwoordelijkheid voor het OV	8
2 Ambities bereikbaarheid en de woningbouw	10
OV-ambities genoeg!	10
3 Ambitiekaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland	14
Kiezen en prioriteren met de kaart	16
4 Realisatie toekomstbeeld	18
Investeren in het openbaar vervoer	18
Samenwerken	19
Bouwen op locaties bij OV-knooppunten	19
Optimaliseren van een fijnmazig OV-netwerk	20
OV-ambities	21
5 Doorkijk naar Uitvoeringsagenda OV	23
Bijlage: de ambities in kaart gebracht	25



Line	Destination	Next Stop	Time
303	Campus/Forum	Next Stop	Next
303	Campus/Forum	Next Stop	14

Ik rij **mo no**

Kom veilig **Thuis**



1 Inleiding

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland gaat over onze ambities voor openbaar vervoer. Openbaar vervoer is onmisbaar voor een goede en zekere bereikbaarheid, voor leefbaarheid en brede welvaart in Gelderland. Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland bevat een kaart van onze ambities voor het Gelderse OV-netwerk. Dit toekomstbeeld is geen nieuw beleid of kader, maar is de toekomstprojectie van ons bestaande beleid voor OV en de woningbouwopgave. Niet alleen de provinciale ambities liggen aan de basis van dit toekomstbeeld, ook (beleids)plannen en ambities van de Gelderse gemeenten, regio's en het Rijk zijn als input gebruikt.

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is een uitwerking van het Beleidskader- en Programma bereikbaarheid (2024) en is een instrument om te kiezen en prioriteren. Het Toekomstbeeld openbaar vervoer voor Gelderland sluit aan op het landelijke Toekomstbeeld OV 2040 van het Rijk. Het Toekomstbeeld OV 2040 bevat de ambities van het rijk voor het OV. In 2024 heeft het Rijk een herijking van haar toekomstbeeld opgesteld.

Om alle beoogde resultaten voor het openbaar vervoer in Gelderland te realiseren zijn forse investeringen in geld, tijd en capaciteit nodig. Niet alles kan tegelijkertijd. Daarom hebben we een kaart ontwikkeld om het gewenste toekomstbeeld van het OV inzichtelijk te maken. Een kaart aan de hand waarvan we kunnen kiezen en prioriteren om zo onze beoogde resultaten te behalen. Daarbij is het van belang dat er een goede samenhang is met de ontwikkelingen op rijksniveau, vastgelegd in het lande-

lijke Toekomstbeeld OV 2040 (met name de doorontwikkeling van het landelijk OV-netwerk) en de ontwikkelingen op regionaal en gemeentelijk niveau (met name de woningbouwopgave). Plannen voor nieuwe woningbouw tot 2040 zijn in de kaart verwerkt.

Het TBOV 2040 van het Rijk bevat een duidelijke visie op de ontwikkeling van het spoornetwerk als ruggengraat van het nationale OV-systeem. Dit zijn de belangrijkste punten:

- Het Rijk streeft naar een hoogfrequent spoornetwerk tussen de grote steden, met snelle, betrouwbare verbindingen die functioneren als een soort “metro op nationale schaal”.
- Er wordt ingezet op betere spoorverbindingen naar het noorden, oosten en zuiden van Nederland én op snelle treinverbindingen met Duitsland en andere buurlanden
- Het spoor moet naadloos aansluiten op andere vervoersvormen via goed ingerichte overstappunten, zodat reizigers makkelijk kunnen schakelen tussen trein, bus, fiets en deelmobiliteit.
- Het TBOV 2040 voorziet in het slim benutten van bestaande spoorlijnen, gecombineerd met gerichte uitbreidingen waar nodig. Denk aan extra sporen, verbeterde stations en digitale reisinformatie.
- Het spoornetwerk wordt gezien als een drager van ruimtelijke ontwikkeling, waarbij nieuwe woningen en werklocaties worden gekoppeld aan goed bereikbare stations.

Beleidskader, programma en uitvoeringsagenda

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland staat als instrument naast de vaste onderdelen uit de beleidscyclus volgens de Omgevingswet (beleidskader, programma en uitvoeringsagenda). We beschrijven in deze rapportage onze ambitie en inzet voor het openbaar vervoer in Gelderland op basis van vastgestelde kaders en strategische doelen uit het Beleidskader bereikbaarheid (2024). In dit beleidskader is opgenomen dat de volgende kaders voor openbaar vervoer verder worden uitgewerkt:

- Meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit;
- Stapsgewijs bevorderen dat meer mensen gaan fietsen en gebruik gaan maken van het OV;
- Meer aandacht voor bereikbaarheid van en leefbaarheid in landelijke gebieden, daarbij inzetten op OV dat beter aansluit op de behoeften van de reizigers.



Het strategische doel voor OV is een goede en zekere bereikbaarheid voor leefbaarheid en brede welvaart. In het beleidskader zijn daar de volgende ambities bij genoemd:

- Goede bereikbaarheid en leefbaarheid in de landelijke gebieden door de verbindingen tussen landelijke gebieden en steden te verbeteren;
- Goede bereikbaarheid door verbindingen tussen steden te verbeteren, ook (inter)nationaal;
- Goede bereikbaarheid en leefbaarheid door het OV-, de fiets- en wegverbindingen binnen de Gelderse regio's te verbeteren (landelijke gebieden en stedelijke regio's);
- Comfortabel en efficiënt kunnen overstappen tussen vervoersmiddelen is hier onderdeel van.

In het Gelders Programma bereikbaarheid (2024) zijn per strategisch doel bijbehorende tactische doelen geformuleerd, inclusief een aanpak en beoogde resultaten. Na vaststelling van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland maken we in de Uitvoeringsagenda OV de beoogde resultaten concreet met maatregelen voorzien van een planning, locatie en de benodigde investeringen. De kaart van het toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is het instrument om de maatregelen te kiezen en te prioriteren. De Uitvoeringsagenda OV volgt na vaststelling van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland.



Wettelijke kader en provinciale verantwoordelijkheid voor het OV

Het toekomstbeeld gaat over het OV in de gehele breedte:

- **(Inter)nationaal openbaar vervoer:** hoofdrailnet concessie, de verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk;
- **Regionaal openbaar vervoer:** concessies voor bussen en regionale treinen, de verantwoordelijkheid ligt bij decentrale vervoersautoriteiten waaronder provincies;
- **Flexibel vervoer:** provinciale hub- of haltetaxi's, gemeentelijk doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, de verantwoordelijkheid ligt bij publiek- en private partijen of een combinatie daarvan.

Als provincie zijn wij opdrachtverlener voor het regionale openbaar vervoer RRReis. Wij hebben de bevoegdheid, verantwoordelijkheid en zeggenschap over het (buurt) busvervoer en regionale treinen via OV-concessies en de deeltaxi haltetaxiRRReis in Gelderland.

De Wet personenvervoer 2000 en het Beleidskader Bereikbaarheid (2024) vormen de kaders voor het regionale openbaar vervoer. Het OV-beleid ligt daarnaast vast in de Nota's van Uitgangspunten openbaar vervoer en spoor en besluiten van de Gelderse Provinciale Staten.

Wat zijn HOV-, BRT- en A-, B- en C-lijnen?

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verwijst naar openbaar vervoer met hoge kwaliteit, frequentie en comfort, en omvat meerdere modaliteiten zoals bus, tram, metro en trein. Bus Rapid Transit (BRT) is een specifieke vorm van HOV waarbij bussen rijden op vrije busbanen met snelle instap, hoge frequentie en capaciteit, en een kwaliteit die vergelijkbaar is met railvervoer. BRT is dus een specifieke vorm van HOV, maar niet alle HOV is BRT. In Gelderland is de buslijn tussen Arnhem en Wageningen een BRT-lijn.

Naast HOV en BRT bestaat het regionale OV uit A-, B- en C-lijnen. Dit is een categorisering van buslijnen. A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en de C-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurtbussen.



Bru

BUS

7000

RRreis
met ons mee

52-BXG-2

4975

VANDERSANDEN

VANDERSANDEN

VANDERSANDEN

VANDERSANDEN

VANDERSANDEN

VANDERSANDEN

VANDERSANDEN

2 Ambities bereikbaarheid en de woningbouw

Voor het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland vertalen we de kaders uit het Beleidskader bereikbaarheid met de volgende ambities:

- Meer reizigers in het openbaar vervoer door het verbeteren van toegankelijkheid, sociale veiligheid en de betaalbaarheid;
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het landelijk gebied en een beter HOV-netwerk;
- Goed bereikbare woningen;
- Meer duurzaam openbaar vervoer.

In dit hoofdstuk worden deze ambities nader toegelicht.

OV-ambities genoeg!

Meer reizigers in het openbaar vervoer

Toegankelijkheid, veiligheid en betaalbaarheid zijn belangrijke thema's voor reizigers om wel of niet van het OV gebruik te maken.

De mening van de reiziger is onmisbaar bij het vormgeven van een toekomstgericht OV-beleid, omdat juist hun ervaringen en behoeften richting geven aan een systeem dat écht aansluit op de dagelijkse praktijk.

Sociale veiligheid is essentieel voor goed openbaar vervoer. Het bepaalt in belangrijke mate of reizigers ervoor kiezen of niet. We zetten in op het voorkomen van incidenten (preventie) en willen optreden waar noodzakelijk (repressie). We stimuleren de inzet van technische en innovatieve hulpmiddelen (zoals de berichten-alert) en zien toe op goed onderhoud van materieel.





Wij streven ernaar dat iedereen zelfstandig met het OV moet kunnen reizen. Toegankelijk openbaar vervoer moet iedereen in staat stellen om zelfstandig en volwaardig deel te nemen aan de samenleving, ongeacht fysieke beperkingen, leeftijd of achtergrond. Het draagt bij aan gelijke kansen, vermindert vervoersarmoede en versterkt de zelfstandigheid van groepen die anders afhankelijk zouden zijn van hulp of privévervoer. Prioriteit geven wij aan het inbouwen van toiletten in de treinen, het toegankelijk maken van bushaltes en het bieden van reisassistentie op de regionale treinstations. Betaalbaar openbaar vervoer is belangrijk voor een inclusieve samenleving, waarin alle inwoners – ongeacht inkomen of achtergrond – volwaardig kunnen deelnemen aan werk, onderwijs en sociale activiteiten. Wij willen onderzoeken wat wij als provincie kunnen doen om het openbaar vervoer in Gelderland voor iedereen betaalbaar te houden.

Betaalbaar OV voor de doelgroepen die het nodig hebben, is wenselijk. Gemeenten pakken hier een rol in. De afgelopen jaren hebben verschillende gemeenten middelen ingezet voor bepaalde doelgroepen om de toegang tot openbaar vervoer te verbeteren, zoals sociale minima. Wij werken samen met de provincies Flevoland en Overijssel om keuzes te maken op het gebied van tarieven en kortingen in het OV. Eenduidige kortingen en tarieven bieden meer duidelijkheid voor de reiziger, omdat deze overal in Gelderland, Flevoland en Overijssel gelden.

Verbeteren bereikbaarheid van het landelijk gebied en beter HOV

Naast toegankelijk, veilig en betaalbaar OV is een belangrijk speerpunt het verbeteren van de bereikbaarheid en zo de leefbaarheid van het landelijk gebied. Er is aandacht voor heel Gelderland: zowel het landelijk gebied als de steden. We streven ernaar dat iedere Gelderlander vanuit huis, onderwijs, voorzieningen, werk, recreatie en sociale contacten goed kan bereiken.

Betrouwbaarheid van het mobiliteitsnetwerk is belangrijk, want als reiziger moet je weten waar je aan toe bent. We werken aan een goede bereikbaarheid en leefbaarheid in landelijke gebieden door het verbeteren van OV-verbindingen tussen landelijke gebieden en steden.

Met het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland leggen we de ruggengraat van HOV vast. Dit netwerk willen we verbeteren door het OV-aanbod binnen de concessies te vergroten, bijvoorbeeld door met infrastructurele maatregelen de doorstroming te verbeteren van de bus of verhogen van de frequentie. Dit kan ook met het uitbreiden van het netwerk. Dan realiseren we meer HOV-lijnen en verbeteren we de snelheid, directheid en comfort van bestaande lijnen (passend binnen het beschikbare structurele en incidentele budget voor OV).

Belangrijk voor het functioneren van de ruggengraat van OV zijn goede mobiliteitshubs, waar reizigers kunnen in- en uitstappen en overstappen. Op strategische locaties willen we in samenwerking met gemeenten mobiliteitshubs realiseren en de bestaande hubs verbeteren of uitbreiden.



Goed bereikbare woningen

Gelderland staat voor een forse woningbouwopgave. Er moeten vóór 2040 ongeveer 200.000 woningen gebouwd worden, waarvan de eerste 135.000 voor 2034. Dit is in Woondeals en de regio-arrangementen tussen het Rijk, de provincie en gemeenten afgesproken. De groei concentreert zich in stedelijke gebieden. Dat is een bewuste keuze omdat hier al een basisaanbod van voorzieningen in de vorm van winkels, OV, fiets- en wegenstructuur aanwezig is. Het realiseren van nieuwe woningbouwlocaties dichtbij OV-knooppunten voor bus en trein draagt bij aan duurzame mobiliteit en vermindert de afhankelijkheid van de auto. Bouwen bij OV-knooppunten sluit aan bij ruimtelijke en klimaatdoelstellingen, doordat het verstedelijking bundelt en bijdraagt aan een compacte, toekomstbestendige inrichting van Nederland. Maar die verdere verstedelijking zorgt er wel voor dat er nóg meer druk op de ruimte en daarmee ook op leefbaarheid ontstaat. Om woongebieden leefbaar te houden is de bereikbaarheid van deze gebieden daarom van groot belang. De mobiliteitsopgave die hieruit volgt, is dan ook sterk verweven met die van de woningbouw: waar we wonen beïnvloedt hoe we onszelf vervoeren. En dat geldt ook andersom. Het ruggengraat netwerk uit het toekomstbeeld maakt deze mobiliteitsopgave concreet en zichtbaar.

Meer duurzaam OV

We willen schoon en duurzaam OV om hiermee een belangrijke bijdrage te leveren aan de brede welvaart in Gelderland. Onze ambitie is dat het busvervoer in Gelderland vanaf 2030 geen vervuilende gasen meer uitstoot (zero-emissie).

De regionale spoorlijnen in Gelderland willen we uiterlijk in 2050 zero-emissie hebben, net als de spoorverbinding Amersfoort-Ede-Wageningen met bovenleiding. Dit is een grote opgave die we uiterlijk in 2050 gerealiseerd willen hebben en als het kan eerder. In december 2025 start de nieuwe concessie Achterhoek – Rivierenland en rijden de overige regionale dieseltreinen op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO). HVO wordt geproduceerd uit plantaardige oliën, afval en vetten en is daarmee een fossielvrije en hernieuwbare brandstof. HVO is nog geen zero-emissie brandstof, maar wel een tussenstap die aanzienlijk schoner is dan diesel.

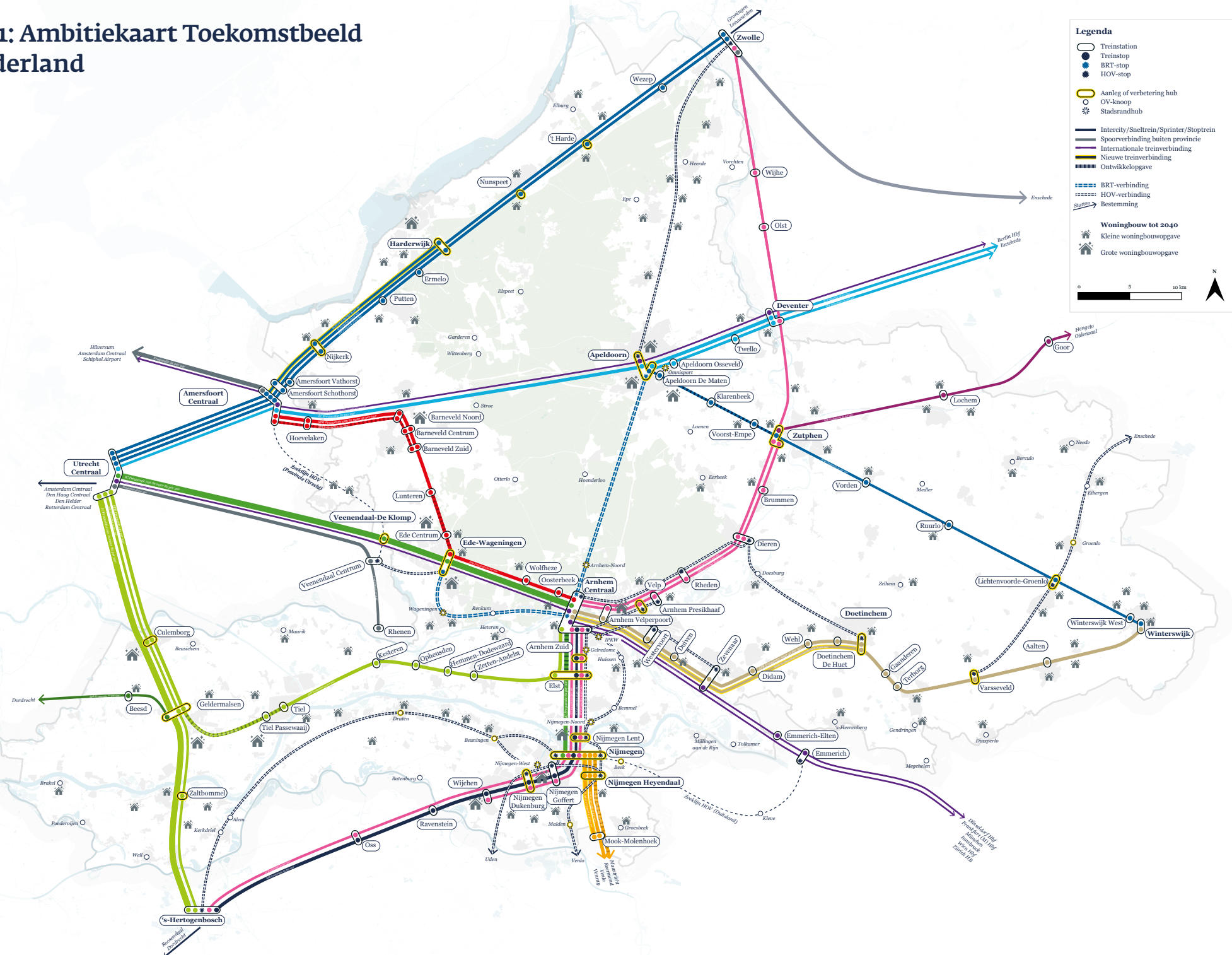
In het Gelderse Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Gewoon doen’ is aangegeven dat we ons inzetten voor “voldoende laadmogelijkheden voor nieuwe, duurzame vormen van vervoer, elektrisch of met waterstof”. En “we onderzoeken de rolverdeling tussen markt en provincie en we benutten ieders kracht”. Invulling van deze ambities maken we concreet door voor te stellen strategische plannen te ontwikkelen voor verduurzaming van het spoor en faciliteiten voor OV. Meer hierover in hoofdstuk 5.





3 Ambitiekkaart Toekomstbeeld OV Gelderland

Figuur 1: Ambitiekkaart Toekomstbeeld OV Gelderland





Om alle beoogde resultaten voor het openbaar vervoer te realiseren zijn forse investeringen in geld, tijd en capaciteit nodig. Niet alles kan tegelijkertijd. Daarom hebben we een instrument ontwikkeld om de juiste keuzes te kunnen maken en te prioriteren.

Dit instrument is een kaart van het toekomstbeeld voor het openbaar vervoer in Gelderland. Op de kaart staan de ambities voor OV-verbindingen, overstappunten en frequenties op OV-lijnen om de bereikbaarheid van steden, landelijk gebied en woningbouwlocaties te verbeteren. Ambities op gebied van het verbeteren van de toegankelijkheid, sociale veiligheid en betaalbaarheid en meer duurzaam OV staan niet op deze kaart. De kaart helpt ons om het gewenste toekomstbeeld van het OV inzichtelijk te maken en onze beoogde resultaten te behalen. En we geven invulling aan de het Gelderse Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Gewoon doen’, waarin voor het openbaar vervoer o.a. de volgende ambitie is beschreven:

“We hebben een systeem voor ogen met een ruggengraat van centraal geregeld openbaar vervoer met goede op- en overstappunten. We willen dat openbaar vervoer overal waar het kan betrouwbaar, veilig en toegankelijk is.”

Op de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland (figuur 1) staan onze ambities voor een ‘ruggengraat van centraal geregeld OV’ in Gelderland weergegeven. Op de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is rekening gehouden met de voorgenomen woningbouw tot 2040.

Provincie Gelderland is niet verantwoordelijk voor alle ambities op de kaart en kan deze ook niet allemaal zelf realiseren. Het toekomstbeeld bestaat uit spoorlijnen (hoofdrailnet en regionaal) en HOV-buslijnen. Daartussen rijden de A-, B- en C-lijnen. De A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en de C-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurtbussen. Deze lijnen maken geen onderdeel uit van het ruggengraat netwerk. Ze hebben een belangrijke functie voor reizigers om op dit netwerk in, uit of over te stappen.

De Ambitiekaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is geen nieuw beleid of kader. Het is gebaseerd op ons bestaand beleid en onze ambities voor openbaar vervoer en woningbouw. Niet alleen de provinciale ambities liggen aan de basis van het toekomstbeeld, ook de ambities van de Gelderse gemeenten, regio's en het Rijk zijn als input gebruikt. De kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is in samenspraak met regio's, vervoerders en andere belanghebbenden gemaakt. In de bijlage is meer informatie over de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland opgenomen inclusief een uitsnede van de kaart voor Arnhem-Nijmegen voor een betere leesbaarheid. In deze bijlage is eveneens een kaart toegevoegd van het Gelderse OV-netwerk met verbindingen over grenzen heen. Deze verbindingen over provinciegrens en landsgrens heen zijn belangrijk voor woon-, werk- en recreatief verkeer.



Kiezen en prioriteren met de kaart

De keuzes voor investeringen om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer te verbeteren willen we maken op basis van de ambitiekaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland. De kaart geeft een ruggengraat van centraal geregeld OV weer in Gelderland, waarbij rekening wordt gehouden met de voorgenomen woningbouw. Deze ruggengraat bestaat uit spoorlijnen (landelijk en regionaal) en HOV-buslijnen. Het ruggengraat netwerk is onze leidraad voor investeringen in bijvoorbeeld HOV en mobiliteitshubs deze coalitieperiode.

De ambitiekaart bevat veel maatregelen, meer dan we kunnen realiseren met de middelen voor deze coalitieperiode. Daarom willen we de maatregelen selecteren op basis van een set kwalitatieve en kwantitatieve criteria. In de Uitvoeringsagenda OV wordt opgenomen welke maatregelen dat zijn voor de komende jaren. De middelen van het Coalitieakkoord 2023-2027 zijn incidentele middelen en kunnen ingezet worden voor infrastructurele maatregelen om een aantal HOV-buslijnen en mobiliteitshubs te verbeteren (uit het Gelders Programma Bereikbaarheid).

Kwalitatieve en kwantitatieve criteria voor afweging maatregelen

- De maatregel maakt onderdeel uit van het netwerk op de kaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland;
- Toename aantal reizigers: hoeveel (extra) reizigers gaan gebruik maken van het OV als gevolg van invoering van de maatregel?;
- Bereikbaarheid van woningen: hoeveel nieuwe woningen bevinden zich in de invloedssfeer van de maatregel?;
- Bereikbaarheid werklocaties: heeft een maatregel invloed op de OV-bereikbaarheid van een of meerdere werklocaties, waardoor woon-werkverkeer per openbaar vervoer een reële optie is voor werknemers?;
- Start en/of realisatie van projecten binnen deze coalitieperiode;
- Balans in de geografische verdeling binnen Gelderland;
- Passend binnen de beschikbare middelen (middelen van het Coalitieakkoord 2023-2027).



512 Berg en Bos

9346

8

buurtRRreis
met ons mee



T-922-VD

RRreis
met ons mee



4 Realisatie van het toekomstbeeld

Onze ambities zijn groot voor het OV en zij kunnen alleen samen met onze partners zoals medeoverheden, (reizigers) belangenorganisaties en marktpartijen (waaronder vervoerbedrijven) gerealiseerd worden. Daar is tijd voor nodig. Het toekomstbeeld helpt ons nu de juiste stappen te zetten en projecten te realiseren die bijdragen aan het eindbeeld dat we voor het openbaar vervoer in Gelderland voor ogen hebben.

Investeren in het openbaar vervoer

Het structurele budget voor het rijden van de concessies voor het regionale openbaar vervoer in Gelderland is de afgelopen jaren toegenomen, maar dit heeft niet geleid tot een groter OV-aanbod (zoals het rijden van hogere frequenties). Het aanbod van openbaar vervoer is op peil gebleven, laat ook het Rekenkamer onderzoek 'Bereikbaarheid met het openbaar vervoer' (2025) zien. Reden voor het oplopende exploitatiebudget zijn de extra kosten voor de noodconcessie Arnhem-Nijmegen (2021-2024), als gevolg van de coronapandemie en de toenemende inflatie en indexatie. De kosten zijn hoger voor hetzelfde aanbod van OV. Voor meer OV-aanbod (zoals rijden van hogere frequenties, meer lijnen en overstappunten) zijn extra investeringen nodig.

Om de ambities uit het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland waar te kunnen maken is de juiste wil en energie nodig bij de direct betrokkenen zoals concessieverlener, concessiehouder, wegbeheerder en (spoor)infrabeheerder. En extra budget om woningbouw- en werklocaties in de toekomst goed te kunnen bedienen met het OV. Het gaat dan om extra middelen voor de exploitatie, investeringen in infrastructuur en beheer, onderhoud en vervangingskosten.

Als het budget gelijk blijft, betekent extra investeren op een onderdeel van het OV, minder OV op een ander onderdeel. Bijvoorbeeld extra investeringen in het versterken van het ruggengraatnetwerk van HOV heeft als gevolg dat er minder financiële ruimte is voor het 'gewone' OV (de A-, B- en C-lijnen). Het behouden van het netwerk van A-, B- en C-lijnen én het versterken van het ruggengraat netwerk van HOV vraagt meer budget.

Het is aan het Rijk en Provinciale Staten om al dan niet te besluiten om het structurele OV-exploitatiebudget en de incidentele investeringsmiddelen te verhogen. Voor de coalitieperiode 2023-2027 zijn al middelen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de HOV-infrastructuur (€ 34,5 miljoen). In de Uitvoeringsagenda OV doen wij voorstellen voor de inzet van deze middelen.



Samenwerken

Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is samengesteld uit maatregelen waarvoor verschillende partijen verantwoordelijk zijn. Dit maakt de rol van de provincie ook steeds anders. Bijvoorbeeld voor de ambities om de frequentie op het hoofdrailnet te verhogen, kunnen wij lobbyen bij en samenwerken met het Rijk. Voor de realisatie en financiering van de uitbreiding van het hoofdrailnet is het Rijk verantwoordelijk.

Voor het verbeteren van het regionale openbaar vervoer is de provincie primair verantwoordelijk, maar het Rijk de grootste financier. Hiervoor is het noodzakelijk om goed af te stemmen met de gemeenten waar de aanpassingen of uitbreiding van het netwerk plaatsvinden. Goede samenwerking en afstemming is onmisbaar om het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland te kunnen realiseren.

Bouwen op locaties bij OV-knooppunten

Bij ruimtelijke plannen sturen wij, wanneer mogelijk, op bouwen op plekken die al goed bereikbaar zijn of kunnen worden gemaakt. Dit zijn bijvoorbeeld locaties bij (bestaande) OV-knooppunten en mobiliteitshubs, die ook goed bereikbaar zijn te voet, met de fiets of de auto.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen brengen wij in dat vroegtijdig rekening houden met de bereikbaarheid met het OV van belang is: “de eerste paal is een haltepaal” is ons motto. Het effect is, dat we hiermee inwoners stimuleren om eerder te kiezen voor openbaar vervoer in plaats van of ter aanvulling op de auto.



Optimaliseren van een fijnmazig OV-netwerk

Om samenhang in het OV-netwerk in heel Gelderland te brengen nemen wij, waar mogelijk, meer regie op de aansluitingen en overstaplocaties tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer. Dit geldt ook voor de overstappen tussen de verschillende concessies in Gelderland.

De A-, B- en C-lijnen en het flexibele vervoer zijn de aanvoerlijnen voor reizigers naar het ruggengraat netwerk uit het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland. Doel is een zo goed mogelijke ontsluiting van het landelijk gebied met zo kort mogelijke reistijden, waardoor reizigers vlot het ruggengraat netwerk kunnen bereiken. Buslijnen parallel aan de ruggengraatlijnen kunnen dan eventueel vervallen.

Instrumenten voor regie en het bijsturen van een concessie zijn ons dagelijkse concessie-management, de OV-ontwikkelteams (overleg tussen provincie, gemeente, regio en vervoerder), de jaarlijkse vervoerplannen en de vierjaarlijkse kaderbrief waarmee aanpassingen binnen de concessies uitgevoerd kunnen worden.

De buurtbus (C-lijn) vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid van dunbevolkte gebieden, waar regulier openbaar vervoer vaak niet rendabel is. Dankzij inzet van lokale vrijwilligers en kleinschalige voertuigen blijft mobiliteit betaalbaar en sociaal ingebed in de gemeenschap. De buurtbus vergroot de zelfstandigheid van inwoners, verbindt woonkernen met voorzieningen en draagt bij aan inclusieve mobiliteit in het landelijk gebied.





OV-ambities

Als alle ambities worden waargemaakt...

reis je in Gelderland in 2040 vlot, veilig en duurzaam – of je nu loopt, fietst, met het OV reist of de auto neemt. Het busvervoer is dan volledig uitstootvrij en de verduurzaming van de regionale spoorlijnen is afgerond. Tussen Arnhem en Nijmegen rijden treinen hoogfrequent, en de RegioExpres Arnhem–Doetinchem rijdt tweemaal per uur dankzij de nieuwe vrije kruising bij Arnhem-Oost. Deze investering heeft ook extra woningbouw mogelijk gemaakt in Arnhem-Oost en rond station Doetinchem.

Een snelle, comfortabele bus verbindt Arnhem, Wageningen en station Ede-Wageningen, waardoor de zuidelijke Foodvalley-regio goed ontsloten is. De Maaslijn van Nijmegen naar Maastricht rijdt frequent en volledig elektrisch, en biedt een betrouwbaar alternatief voor de auto in de zuidelijke corridor.

Door de verstedelijking zijn snelle stoptreinverbindingen ontstaan tussen Amersfoort, Ede-Wageningen en Arnhem. De spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens is opgewaardeerd tot een hoogwaardige Europese verbinding, met snelle Intercity's naar Berlijn, ICE's en nachttreinen. Station Harderwijk is aangesloten op het Intercitynetwerk en beschikt over een keervoorziening.

Er is betrouwbaar bus- en treinvervoer over de Veluwe voor de bereikbaarheid van dorpen, natuurgebieden en toeristische bestemmingen. Dankzij frequente dienstregelingen, emissievrije voertuigen en goede aansluitingen op treinverbindingen kunnen inwoners en bezoekers rekenen op comfortabel en toegankelijk vervoer. De sterke busverbinding vanuit Apeldoorn richting Zwolle versterkt de bereikbaarheid, verbindt belangrijke regionale centra en sluit aan op het ruggengraat netwerk.

Flexibel vervoer is de norm geworden - voor inwoners, bedrijven én overheden. Reizigers ervaren het Gelderse vervoerssysteem als één samenhangend geheel, ondersteund door een fijnmazig netwerk van mobiliteitshubs die goed bereikbaar zijn voor fietsers, voetgangers en automobilisten. Het openbaar vervoer is betaalbaar gebleven voor iedereen; vervoersarmoede is verleden tijd. Alle regionale treinen zijn uitgerust met toiletten en het tariefstelsel is vereenvoudigd: één ticket, één manier van inchecken, overal.





5 Doorkijk naar Uitvoeringsagenda OV

Na het vaststellen van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland volgt de Uitvoeringsagenda OV. Daarin worden concrete maatregelen voorgesteld om een deel van onze ambities voor openbaar vervoer te realiseren. De Uitvoeringsagenda OV maakt onderdeel uit van de beleidscyclus volgens de Omgevingswet en sluit aan op het beleidskader en programma bereikbaarheid.

In dit hoofdstuk beschrijven we een aantal maatregelen die we een plek willen geven in de Uitvoeringsagenda OV.

Verbeteren hoogwaardig openbaar vervoer buslijnen

Voor een aantal HOV-lijnen bepalen en realiseren we, in overleg met gemeenten en vervoerders, welke maatregelen bijdragen aan het verbeteren van het vervoersaanbod dat past bij de reizigersvraag. Mogelijke maatregelen zijn het strekken van de buslijn, aanpassen van de haltes, verbeteren van de bereikbaarheid van de haltes en het nemen van verkeersmaatregelen voor een vlottere doorstroming van de bus.

We maken een voorstel voor het aanpakken van een aantal HOV-lijnen, op basis van criteria die in hoofdstuk 3 zijn beschreven. Deze lijnen maken allen onderdeel uit van het netwerk op de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland en zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de bestaande en nieuwe geplande woningbouwlocaties binnen de provincie. Door het verbeteren van het vervoersaanbod op deze lijnen verwachten we een toename van reizigers. Tot slot willen we dat de maatregelen waar we middelen van het Coalitieakkoord 2023-2027 voor inzetten, deze coalitieperiode starten en bij voorkeur ook gerealiseerd kunnen worden.

Strategische agenda spoor

De ambities voor het spoor zijn groot. Het Rijk gaat in het landelijke Toekomstbeeld OV 2040 uit van een flink aantal verhogingen van de frequentie op het hoofdrailnet. Deze coalitieperiode richten we ons allereerst op de samenwerking met het Rijk om de vrije spoorkruising Arnhem-Oost, de verhoging van de frequentie van reizigerstreinen op het traject Utrecht-Arnhem-Duitse grens en de uitbreiding van de capaciteit op de Veluwelijn Amersfoort-Zwolle verder te brengen.

Er zijn eveneens veel wensen voor het verbeteren van het regionale spoor. Al deze ambities voor het spoor zijn opgenomen in de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland. We maken in 2025 een strategische spooragenda, als nadere uitwerking van de kaart van het Toekomstbeeld OV Gelderland. Ontwikkelingen rondom militaire mobiliteit worden hier eveneens in meegenomen. Met deze agenda kunnen we onze inzet prioriteren en strategisch in de tijd uitzetten.

Uitrol OV-fietsen op alle Gelderse stations

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is voornemens om samen met ons op meer treinstations in Gelderland OV-fietsen te plaatsen. De OV-fiets op treinstations is een succesvolle vorm van deelmobiliteit in Nederland. Het wordt vooral gebruikt als natransport, van station naar de eindbestemming. De NS is bereid om de OV-fiets op alle Gelderse stations uit te rollen als wij een deel van de incidentele kosten voor onze rekening nemen. In 2025 willen wij de precieze afspraken hierover maken.



Strategisch plan ‘Faciliteiten voor OV’ ontwikkelen

In heel Gelderland zijn faciliteiten nodig voor het uitvoeren van het OV (bus en regionale trein): laadlocaties voor elektrisch busvervoer, was- en werkplaatsen voor onderhoud aan bus en trein, en locaties voor fecaliënlozing. Deze locaties zijn nu in eigendom van andere partijen (publiek of privaat). Als opdrachtgever voor het regionale OV kan het van belang zijn deze assets in eigendom en beheer te hebben om afhankelijkheid van derden te voorkomen. En om regie te kunnen voeren op investeringen die nodig zijn voor het verduurzamen en robuuster maken van het OV. Met een strategisch plan willen we de vraag in beeld brengen en kunnen we een leidraad opstellen voor de ontwikkeling van deze faciliteiten. We verkennen hierbij ook of provinciale regie op de aanschaf van materieel kan bijdragen aan duurzamer, efficiënter en betrouwbaarder openbaar vervoer, dat flexibel inzetbaar is binnen de concessies.

Verbeteren van de bereikbaarheid en voorzieningen op mobiliteitshubs

Naast de bestaande plannen voor de aanpak van hubs in Gelderland willen we voorstellen een aantal regionale hubs te kiezen waarvoor maatregelen uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden, samen met partners zoals gemeenten en vervoerder(s). Al deze hubs liggen dan op het netwerk van de kaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland, dichtbij woningbouwlocaties. Start van de realisatie van de maatregelen kan naar verwachting deze coalitieperiode plaatsvinden.



Bijlage: de ambities in kaart gebracht

Op de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland zijn onze ambities voor een ruggengraat van centraal geregeld OV in Gelderland weergegeven. Er wordt hierbij rekening gehouden met de voorgenomen woningbouw. Provincie Gelderland is niet verantwoordelijk voor alle ambities op de kaart en kan deze ook niet allemaal zelf realiseren.

Het toekomstbeeld bestaat uit spoorlijnen (hoofdrailnet en regionaal) en HOV-buslijnen. Daartussen rijden de A-, B- en C-buslijnen. De A-lijnen zijn de dikste lijnen (de meeste reizigers), de B-lijnen volgen daarna en de C-lijnen zijn de lokale lijnen en de buurt-bussen. Deze A-, B- en C-lijnen maken geen onderdeel uit van het ruggengraat netwerk. Ze hebben een belangrijke functie voor reizigers om op dit netwerk in, uit of over te stappen.

Het Gelderse regionale openbaar vervoer staat niet op zichzelf. Het maakt onderdeel uit van een samenhangend (inter)nationaal netwerk van personenvervoer. Dat nationale netwerk bestaat uit het hoofdrailnet, het netwerk van regionaal openbaar vervoer en netwerk van flexibel vervoer. Van het gebied Arnhem-Nijmegen is, voor de leesbaarheid, een uitsnede gemaakt van de ambitiekaart, vanwege de vele lijnen die in beide steden samenkomen.

Figuur 2: Uitsnede Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland Arnhem en Nijmegen





Hoe de kaart is gemaakt

Bij de totstandkoming van de kaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland zijn verschillende partners betrokken. De onderzoeksbureaus APPM en Goudappel hebben de doorrekening van het OV-netwerk verzorgt. Zij hebben een afweegkader gemaakt om te komen tot een selectie van maatregelen en projecten die bijdragen aan het realiseren van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland.

De zes Gelderse regio's hebben input gegeven tijdens het opbouwproces van de kaart en gereflecteerd op het resultaat. Ook de volgende partijen hebben meegedacht en hun reflectie op de kaart meegeven: de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en het ROCOV (behartiger van de belangen van de OV-reizigers in Gelderland).

Proces

Als eerste stap zijn de ambities voor het openbaar vervoer en woningbouw in Gelderland geïnventariseerd. Uit de verzamelde documenten (beleidsplannen, position papers en ambitiekaarten) van provincie, regio's en gemeenten zijn maatregelen gefilterd om het openbaar vervoer te verbeteren en de bereikbaarheid van de (nieuwe) woningbouwlocatie(s) te versterken. Deze inventarisatie heeft geleid tot een lange lijst met maatregelen (projecten). De woningbouwopgave is overgenomen uit de Woondeals tot 2034 in Gelderland en aanvullende woningbouwplannen tot 2040.

De resultaten van de inventarisatie zijn getoetst op de provinciale doelstellingen voor het openbaar vervoer uit het Beleidskader bereikbaarheid. Maatregelen die niet bijdragen aan de provinciale doelstellingen, of lokaal van aard zijn, zijn niet meegenomen. De resterende maatregelen en de woningbouwopgave zijn doorgerekend met een vervoermodel. Het model laat zien wat de verwachte ontwikkelingen zijn in het gebruik van het OV in 2040. De resultaten van het model zijn, gecombineerd met de woningbouwopgave, weergegeven op de kaart Toekomstbeeld OV Gelderland.

Scenario's als input voor het model

Bij de doorrekeningen is gebruik gemaakt van het Nederlands Regionaal Model (NRM) voor landsdeel Oost Nederland (NRM Oost). In het model is uitgegaan van data van het basisjaar 2018 en het prognosejaar 2040 met het Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario Hoog. Binnen het model wordt het spoornetwerk en de bijbehorende dienstregeling beheerd en aangeleverd door ProRail. Voor het autonome groeiscenario is gekozen voor het zogenaamde beleidsarme basisnetwerk (Toekomstbeeld OV 2030-2035 referentie versie mei 2021) omdat dit de meest bij Gelderland past. In het autonome groeiscenario zijn treinmaatregelen meegenomen die al grotendeels vastgesteld zijn.



Wat is er te zien op de Ambitiekaart Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland?

De ambitiekaart is opgedeeld in verschillende soorten lijnen die samen de ruggengraat van het openbaar vervoer in Gelderland vormen. Deze lijnen zijn opgesplitst in de volgende categorieën:

- **Treinverbindingen:** dit zijn alle verbindingen die door een trein worden uitgevoerd. De kleur van de verbindingen in het kaartbeeld is zo gekozen dat verschillende corridors zichtbaar worden (elke corridor een eigen kleur). Sprinters/stoptreinen stoppen op alle tussenliggende stations, en intercity's/ sneltreinen stoppen alleen op de grotere stations.
- **BRT (bus rapid transit):** busverbinding met een zeer hoge frequentie, korte reistijden en hoge vervoerscapaciteit. De kaart laat de gewenste verbinding tussen steden en dorpen zien.
- **HOV (hoogwaardig openbaar vervoer):** busverbinding met een verhoogde frequentie en kortere reistijden ten opzichte van een gewone busverbinding. De kaart laat de gewenste verbinding tussen steden en dorpen zien.

De A-, B- en C-lijnen en het flexibele vervoer zijn het fijnmazige netwerk waarmee de reizigers het ruggengraat netwerk kunnen bereiken. De toegang tot het ruggengraat netwerk verloopt onder andere via mobiliteitshubs als knooppunten voor de reiziger.

We onderscheiden drie soorten focus hubs binnen het toekomstbeeld (bestaand beleid):

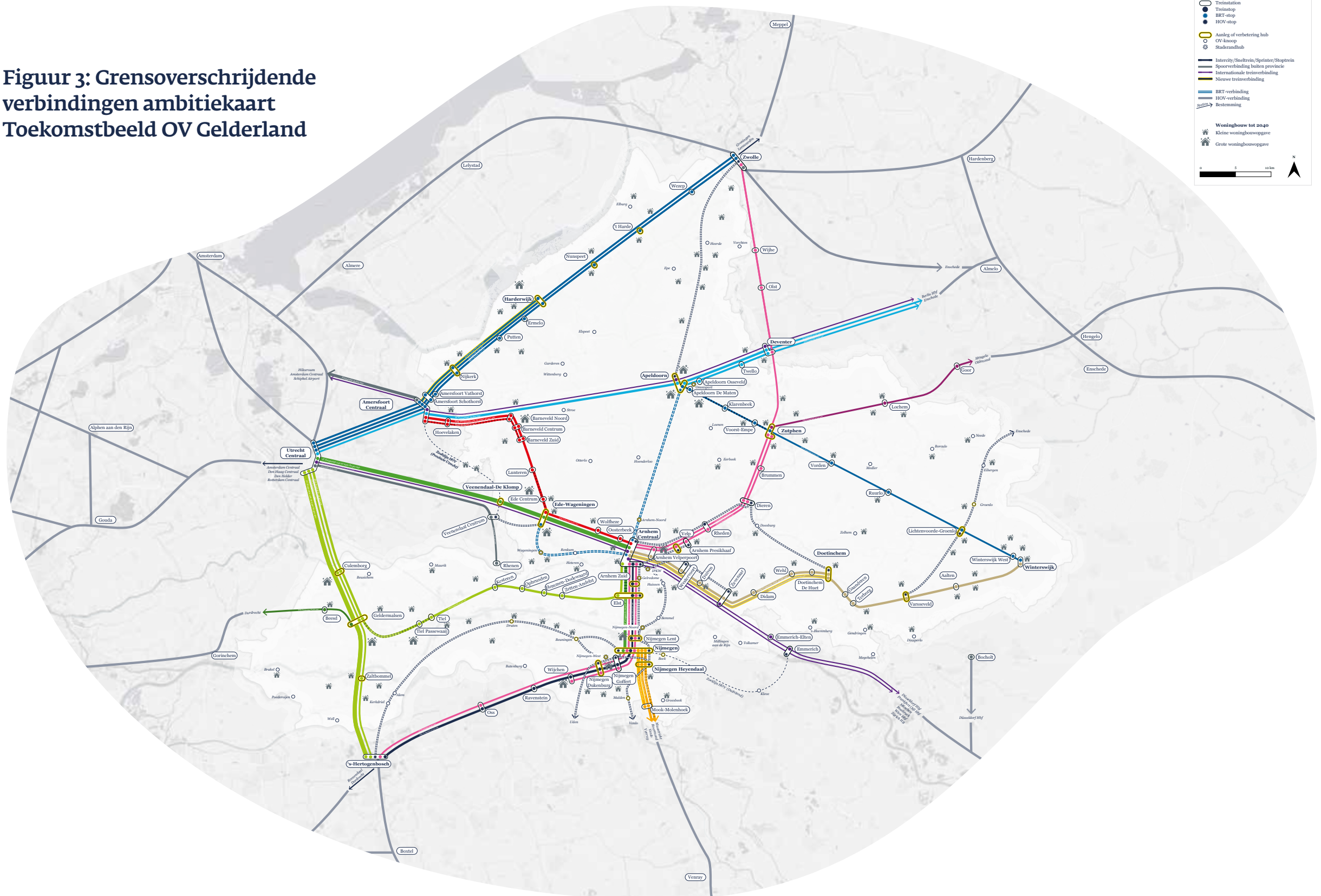
- **Stadsrandhubs:** overstappunten aan de rand van een stad om de auto te parkeren en met OV naar het centrum te reizen. Deze zijn als aparte categorie in de netwerkkaart opgenomen.
- **Stedelijke hubs:** overstappunten in het centrum van een stad, vaak (maar niet exclusief) om over te stappen tussen trein, bus, (deel)scooter of (deel)fiets en verder te lopen. Deze hubs zijn als OV-knoop op de kaart geplaatst.
- **Regionale hubs:** overstappunt met een regionale functie, meestal in niet-stedelijk gebied, vaak (maar niet exclusief) om over te stappen van (deel)auto op de trein. Soms aangevuld met bus en (deel)fiets. Deze hubs zijn eveneens als OV-knoop op de kaart weergegeven.

De treinstations zijn als aparte categorie in het toekomstbeeld opgenomen. Naast de treinstations zijn er ook busstations. Een busstation is een centraal gelegen bushalte waar meerdere buslijnen met elkaar verknoopt zijn. Vaak ligt een busstation naast een treinstation. De busstations zijn, in het geval van een stationslocatie, meegenomen in de weergave van stations op de kaart. In het geval van een regionaal busstation zijn deze als OV-knoop weergegeven.



Op de kaart van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland is de samenhang met de voorgenomen woningbouwplannen tussen 2030 en 2040 weergegeven (de Woondeals en de Gelderse regioarrangementen). Op de kaart zijn de grootste groeilocaties binnen de provincie Gelderland te zien. Grote woningbouwlocaties buiten de provincie, zoals in Zwolle of Oss, kunnen een versterkend effect hebben op het aantal reizigers in het openbaar vervoer in Gelderland in 2040. Met deze woningbouwlocaties houden wij rekening bij de verdere uitwerking van maatregelen per HOV-lijn of -corridor.

**Figuur 3: Grensoverschrijdende
verbindingen ambitiekaart
Toekomstbeeld OV Gelderland**





Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl