



Uitvoeringsagenda openbaar vervoer

Oktober 2025

≡ provincie
Gelderland



Inhoud

1	Inleiding	4
2	Kaart van het Toekomstbeeld OV Gelderland	6
2.1	Werkwijze onderbouwing keuzes voorgenomen investeringen	7
3	Doel en resultaten voor het openbaar vervoer	10
3.1	Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat hoogwaardig OV (HOV)	11
3.1.1	Wat doen we?	12
3.1.2	Wat doen we extra?	12
3.2	Verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV	17
3.2.2	Wat doen we extra?	18
3.3	Versterken en verduurzamen van openbaar- en flexibel vervoer	19
3.3.1	Wat doen we?	20
3.3.2	Wat doen we extra?	20
4	Monitoring en evaluatie	23
4.1	Monitoring	23
4.2	Evaluatie en bijsturing	24
	Bijlage 1 Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland	25



Wilt u dat uw fiets veilig
en droog staat?

Huur een fietskluis

Kijk op ns.nl/fietsenstalling of bel 030-7515155





1 Inleiding

Voor u ligt de Uitvoeringsagenda openbaar vervoer Gelderland voor de komende jaren. 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. 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 woningbouw-opgave speelt het openbaar vervoer, naast fietsen, lopen en de auto, een prominente rol.

We beschrijven onze inzet voor het openbaar vervoer (OV) in Gelderland in deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer aan de hand van de tactische doelen voor het OV uit het Gelders Programma bereikbaarheid (2024). Deze tactische doelen zijn gebaseerd op de kaders en strategische doelen uit het Beleidskader bereikbaarheid (2024). In dat beleidskader is opgenomen dat de volgende **kaders** voor openbaar vervoer verder worden uitgewerkt:

- a Meer aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit.
- b Stapsgewijs bevorderen dat meer mensen gaan fietsen en gebruik gaan maken van het OV.
- c 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:

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

In het Gelders Programma bereikbaarheid (2024) zijn per strategisch doel **tactische doelen** geformuleerd inclusief een **aanpak** en beoogde **resultaten**. In deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer Gelderland zijn de (in de komende jaren) benodigde **maatregelen** beschreven om de beoogde resultaten voor het openbaar vervoer te behalen.

Voor elk relevant beoogd resultaat zijn openbaar vervoer maatregelen uitgewerkt, die in de periode van het programma (4 tot 6 jaar) worden uitgevoerd. De maatregelen worden in deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer beschreven en voorzien van een planning, locatie en de benodigde investeringen. De resultaten zijn voorzien van indicatoren. Daarmee kan het effect van de maatregelen inzichtelijk gemaakt worden en is bijsturing op de doelen en resultaten mogelijk.



2 Kaart van het 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. Veel van deze investeringen hebben een werking die langjarig is en de tijdspanne van deze uitvoeringsagenda overstijgt. Ook is het van belang dat er een goede samenhang is met de ontwikkelingen op rijksniveau (met name de doorontwikkeling van het landelijk hoofdtrainnet) en ontwikkelingen op regionaal en gemeentelijk niveau (met name de woningbouwopgave).

Kiezen en prioriteren met behulp van het Toekomstbeeld OV Gelderland
Daarom hebben we een instrument ontwikkeld om de juiste keuzes te kunnen maken en te prioriteren. Dit instrument is het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland (2025) met daarin een ambitiekaart voor het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Gelderland. Plannen voor nieuwe woningbouw tot 2040 zijn in deze kaart verwerkt. De kaart helpt ons om het gewenste toekomstbeeld van het OV inzichtelijk te maken. Hiermee weten we welke resultaten we beogen te behalen.

Figuur 1: Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland



Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland (figuur 1) staan onze ambities voor een ‘ruggengraat van centraal geregeld OV’ in Gelderland weergegeven. De ambitie voor ‘een ruggengraat van centraal geregeld OV’ is opgenomen in het provinciale Coalitieakkoord 2023-2027. Deze ambitie is uitgewerkt in het Gelders beleidskader en programma bereikbaarheid en gevisualiseerd in de ambitiekaart. Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland is 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 (hooftrailnet 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 A-, B- en C-lijnen maken geen onderdeel uit van het ruggengraat netwerk. Wel hebben ze een belangrijke functie voor reizigers om op dit netwerk in, uit of over te stappen.

Het 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 Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland is gemaakt in samenspraak met regio's, vervoerders en andere belanghebbenden. In bijlage 1 is meer informatie over de ambitiekaart opgenomen inclusief een uitsnede van de kaart voor Arnhem-Nijmegen.

2.1 Werkwijze onderbouwing keuzes voorgenomen investeringen

De keuzes voor investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-lijnen en mobiliteitshubs (zoals trein- en busstations en bus overstaphaltes) zijn gemaakt op basis van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV 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 HOV voor de komende jaren. De voorstellen voor het verbeteren van de HOV-infrastructuur, zoals beschreven in hoofdstuk 3, maken zodoende onderdeel uit van het ruggengraat netwerk van het toekomstbeeld.

Uit de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland zijn veel maatregelen te genereren, meer dan we kunnen realiseren met de middelen vanuit deze coalitieperiode. Daarom zijn de maatregelen geselecteerd op basis van een set kwalitatieve en kwantitatieve criteria (zie onderstaande kader).



Kader 1: Criteria voor afweging van de maatregelen

Kwalitatieve en kwantitatieve criteria voor afweging maatregelen

- De maatregel maakt onderdeel uit van het netwerk op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland (2025).
- Toename van het 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 met het openbaar vervoer een reële optie is voor werknemers?
- Start en/of realisatie van projecten binnen de coalitieperiode 2023-2027.
- Balans in de geografische verdeling binnen Gelderland.
- Passend binnen de beschikbare middelen (middelen Coalitieakkoord 2023-2027).

Met deze Uitvoeringsagenda OV prioriteren en programmeren we de provinciale inzet op OV en flexibel vervoer voor 2025 tot en met 2027. Dit doen we vanuit onze rol als opdrachtgever (concessieverlener), wegbeheerder en regionale regievoerder. Maar ook na 2027 liggen er opgaven om het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland te kunnen bereiken. Daar kunnen volgende coalities verder aan bouwen. Want projecten om het openbaar vervoer te verbeteren hebben vaak een lange doorlooptijd. Deze uitvoeringsagenda is dynamisch. Een herijking in de toekomst kan gemaakt worden. Het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland (2025) vormt de basis waarop keuzes gemaakt kunnen worden.





3 Doel en resultaten voor het openbaar vervoer

‘Het realiseren van openbaar vervoer (OV) voor de toekomst en realiseren overstappunten’ is het relevante **tactische doel** voor OV uit het Gelders Programma bereikbaarheid. Hiermee geven we invulling aan het bovenliggende kader om meer reizigers naar het openbaar vervoer te trekken. De aanpak om dit doel te bereiken is drieledig:

- 1 Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat van hoogwaardig OV (HOV).
- 2 Verbeteren van de veiligheid, de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het OV.
- 3 Het openbaar vervoer en flexibel vervoer versterken en verduurzamen.

Met deze aanpak zetten we in op de doorontwikkeling van het OV naar hoogwaardig OV, het realiseren van goede in-, uit- en overstappunten (mobiliteitshubs). Dit met aandacht voor het verduurzamen van het OV, toegankelijk OV (waaronder toiletten in de regionale treinen) en inzet op sociale veiligheid. En daarnaast richt onze aanpak zich op publieke mobiliteit: het versterken van het samenspel met flexibele vervoersvormen zoals *haltetaxiRRReis*.

Om het tactische doel voor openbaar vervoer met de bijbehorende aanpak te realiseren, werken we aan de volgende **resultaten** (uit het Gelders Programma bereikbaarheid, 2024):

- a Meer OV-buslijnen opwaarderen naar HOV/BRT-buslijnen: frequenter en comfortabeler reizen.
- b Versterken van HOV-spoorverbindingen: frequenter, comfortabeler en met minder overstappen reizen.
- c Realisatie en verbeteren van op- en overstappunten: mobiliteitshubs.
- d De samenhang van openbaar vervoer en flexibel vervoer versterken: kennis en ervaring opdoen via het project Publieke mobiliteit Achterhoek.
- e Realiseren aanbod OV-fietsen op alle Gelderse stations.
- f Meer duurzaam OV.
- g Realisatie sneltrein RegioExpres tussen Arnhem-Doetinchem: eerst 1x per uur, in de toekomst 2x per uur.
- h Opleveren MIRT-onderzoeken en maken vervolgafspraken voor de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (inclusief ICE Amsterdam-Duisburg-Berlijn en ICE Amsterdam-Frankfurt en verder) en de vrije spoorkruising Arnhem Oost.
- i Betere bereikbaarheid per spoor van de Noord-Veluwe (Sprinter in de spits).
- j Opleveren onderzoek en vervolgafspraken maken voor de keervoorziening spoor Harderwijk.

In de volgende drie paragrafen worden de resultaten uitgewerkt, inclusief de bijbehorende maatregelen (voorzien van een planning, locatie en de benodigde investeringen).

Kader 2: Openbaar vervoer en flexibel vervoer: rollen, taken en verantwoordelijkheden

Openbaar en flexibel vervoer

Wij voeren de wettelijke taak uit volgens de ‘Wet personenvervoer 2000’ (Wp2000) om het regionale openbaar vervoer (OV) te verzorgen in Gelderland. Dit doen we via concessies waar de provincie opdrachtgever van is. Provinciale kaders en het budget voor de concessies zijn vastgesteld door Provinciale Staten (PS). De kaders staan in de provinciale ‘Nota van Uitgangspunten OV en spoor’. Het OV-beleid heeft PS vastgelegd in het Gelders beleidskader en Programma bereikbaarheid (2024). Daarnaast is het OV opgenomen in het Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Gewoon doen’.

Binnen het OV onderscheiden we verschillende categorieën:

- (Inter-)nationaal openbaar vervoer: concessie voor het hoofdrailnet (HRN), de verantwoordelijkheid voor dit net ligt bij het Rijk.
- Regionaal openbaar vervoer: concessies voor (buurt)bussen en regionale treinen (geen tram en metro in Gelderland), de verantwoordelijkheid ligt bij decentrale vervoersautoriteiten waaronder provincies.
- Flexibel vervoer: provinciale flex- 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 OV. Wij hebben de bevoegdheid, verantwoordelijkheid en zeggenschap over het (buurt)busvervoer en regionale treinen via OV-concessies. Het opdrachtgeverschap voor flexibel vervoer ligt bij verschillende partijen (gemeenten, marktpartijen, provincie en het Rijk). De provincie is bijvoorbeeld opdrachtgever voor *haltetaxiRRReis* en treedt bij ander flexibel vervoer soms op als regisseur en/of verbinder.

3.1 Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat hoogwaardig OV (HOV)

De maatregelen in deze paragraaf dragen bij aan het behalen van de beoogde resultaten (A tot en met J uit de inleiding van hoofdstuk 3). We beschrijven wat we voor deze resultaten nu al doen en wat we extra gaan doen.

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

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verwijst naar openbaar vervoer met hoge kwaliteit, frequentie en comfort. HOV 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 de trein. BRT is dus een specifieke vorm van HOV, maar niet alle HOV is BRT.

In Gelderland wordt de buslijn tussen Arnhem en (Ede-) 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.



3.1.1 Wat doen we?

Wij zijn opdrachtgever voor het regionale openbaar vervoer in Gelderland. Ons jaarlijkse budget voor OV is ongeveer € 213 miljoen, bestaande uit exploitatiesubsidies, uitvoering van *haltetaxiRRReis* en overige exploitatiekosten. Deze middelen zijn vooral ingezet voor de gebiedsconcessies Achterhoek-Rivierenland, Arnhem-Nijmegen, IJssel-Vecht (Gelderse deel), Veluwe Zuid en meerdere lijnconcessies (trein) zoals de Valleilijn, Maaslijn en de lijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.

Voor het versterken van het hoofdrailnet (HRN) binnen de HOV-ruggengraat richten we onze inzet op de samenwerking met het Rijk als concessieverlener van het HRN. De rijksoverheid is primair aan zet voor de verbetering van hoofdrailnet en eigenaar van nagenoeg het hele Nederlandse spoornetwerk. Door samen op te trekken in onderzoeken proberen we het HRN robuuster te maken, met een hoge frequentie en meer comfort voor de Gelderse reizigers. Voorbeelden zijn onderzoek naar elektrificatie van alle spoorlijnen in Gelderland, onderzoek naar een vrije spoorkruising in Arnhem Oost (zodat de frequentie op de spoortrajecten hier omhoog kan), het verhogen van de frequentie op de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens, het verhogen van de frequentie van de NS Sprinter op de Veluwelijn Amersfoort-Zwolle en onderzoek naar een keervoorziening voor het keren van een Intercity bij Harderwijk.

Conform afspraken uit de vorige coalitieperiode werken we aan de planvoorbereiding en realisatie van de RegioExpres (sneltrain 1x per uur tussen Arnhem en Doetinchem).

Het voor- en natransport via flexibel vervoer en actieve mobiliteit (bijvoorbeeld lopen en fietsen) faciliteren is van belang om het (H)OV te ondersteunen. De afstand tussen herkomst- en bestemmingslocaties en de haltes van de robuuste ruggengraat kan soms af- of toenemen. Dit kan bijvoorbeeld toenemen doordat buslijnen over de provinciale weg *lángs* het dorp rijden in plaats van *dóór* het dorp. Om bushaltes goed bereikbaar te houden investeren we in bereikbaarheidsmaatregelen voor de voetganger en de fietser. Deze maatregelen zijn opgenomen in de ‘Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit’ (2024-2027). Hierbij gaat het om ketenmobiliteit waarbij de combinatie van fietsen en lopen met het openbaar vervoer gemaakt wordt. Via onze bestaande subsidieregeling kunnen gemeenten bijvoorbeeld loop- en fietsroutes naar bushaltes en fietsparkeervoorzieningen aanleggen.

3.1.2 Wat doen we extra?

Voor het verbeteren van de HOV-infrastructuur zijn deze coalitieperiode extra incidentele middelen gereserveerd: € 34,5 miljoen euro (opgenomen in het ‘Gelders Programma bereikbaarheid’). De keuzes voor de inzet van dit bedrag onderbouwen we met behulp van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. De volgende maatregelen dragen bij aan het verbeteren van ons HOV-netwerk:

Verbeteren hoogwaardig openbaar vervoer buslijnen

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



We hebben een voorstel gemaakt voor het aanpakken van een aantal HOV-lijnen op basis van criteria die in hoofdstuk 2 (Kader 1: Criteria voor afweging maatregelen) zijn beschreven en toegelicht. Deze HOV-lijnen maken allen onderdeel uit van het netwerk op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. Daarnaast zijn ze belangrijk voor de bereikbaarheid van de bestaande en nieuw geplande woningbouwlocaties binnen de provincie. Door het verbeteren van het vervoersaanbod op deze lijnen verwachten we een flinke toename van reizigers. Tot slot willen we dat de maatregelen waar we coalitiemiddelen voor inzetten, deze coalitieperiode starten en bij voorkeur ook gerealiseerd kunnen worden.

De lijnen die als eerste aangepakt worden met de middelen uit het Coalitieakkoord 2023-2027 'Gewoon doen' zijn:

Apeldoorn-Zwolle (lijnen 201 en 304)

Lijn 304 rijdt tussen de treinstations Apeldoorn en Zwolle frequent heen en weer (in de spits 4x tot 6x per uur) via Vaassen, Epe, Heerde en Hattem. Lijn 201 is een snelbus over de snelweg A50 tussen de treinstations Apeldoorn en Zwolle. De snelbus rijdt niet in de avonden en in het weekend. In Apeldoorn en Zwolle worden naar verwachting veel nieuwe woningen gebouwd. Maar ook in de dorpen tussen beide steden zijn tot 2040 nieuwe woningbouwlocaties gepland. Dit zorgt voor een flink reizigerspotentieel op de busverbinding tussen Zwolle en Apeldoorn. We starten een verkenning naar passende maatregelen voor het versnellen en optimaliseren van de synergie tussen beide lijnen.

Druten-Den Bosch (lijn 165) en Druten-Nijmegen (lijn 89)

Lijn 165 start bij busstation Druten en rijdt heen en weer naar Den Bosch Centraal Station. De reizigersstroom is groot op deze lijn en naar verwachting neemt het aantal reizigers in de toekomst toe. Het busstation in Druten wordt vernieuwd en is naar verwachting in 2027 klaar. Daarnaast willen we maatregelen uitwerken waarmee de buslijn kan versnellen. De verkenning naar deze maatregelen is al klaar. Inzet van de coalitiemiddelen voor HOV-infrastructuur maakt het mogelijk om eind 2025 te starten met de voorbereidingen voor de realisatie in overleg met de gemeenten. Een van de maatregelen is het voorkomen van vertraging van de bus als de brug openstaat bij de sluis Sint Andries tussen de Maas en Waal (tussen Heerewaarden en Rossum). Met Rijkswaterstaat willen wij afspraken maken over het openen van de brug en de rijtijden van de bus.

Voor het versnellen van lijn 89 tussen Druten en Nijmegen onderzoeken we de mogelijkheden voor het verbeteren van de haltering bij het knooppunt Nijmegen-West. Met de nieuwe concessies Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (per medio 2026) neemt de frequentie van het aantal bussen die op deze locatie halteren flink toe, waardoor mogelijk aanpassingen nodig zijn om vertraging te voorkomen.



Arnhem-Nijmegen (lijnen 331 en 300)

Er reizen veel mensen heen en weer tussen Arnhem en Nijmegen. Deze reizigersstroom neemt naar verwachting toe door de geplande woningbouw in beide steden. De lijnen 331 en 300 worden nu al goed gebruikt. Lijn 331 rijdt via Elst en lijn 300 via Bemmelen. We willen beide lijnen versnellen. Hiervoor verkennen we maatregelen om de vertraging van de bussen te minimaliseren. We richten ons onder andere op de entrees van de steden en dorpen waar we mogelijk doorstromingsmaatregelen voor de bus kunnen treffen en logische locaties voor het halteren van de bus kunnen inrichten.

Nijmegen-Grave-Uden (lijn 99)

In 2026 gaat lijn 99 over naar de concessie Oost-Brabant van de provincie Noord-Brabant en wordt met de start van de nieuwe concessie een hoogwaardige Bravodirect lijn. Frequentie en reizigerscomfort op deze lijn gaan hiermee omhoog. Hier zijn enkele aanpassingen in de route en bij een aantal haltes nodig. We onderzoeken de nodige maatregelen op het Gelderse grondgebied en realiseren deze in overleg met betrokken gemeenten en de provincie Noord-Brabant.

Heumen-Nijmegen (lijn 83)

Lijn 83 is een drukbezette buslijn in Nijmegen met studenten en forensen van en naar Campus Heijendaal en de Radboud Universiteit. De verkeerssituatie in de omgeving van Malden veroorzaakt vertraging van de bus. Het realiseren van meer ruimte voor de bus op deze plek is een ingewikkelde opgave. We richten ons in eerste instantie op een nieuwe bushalte en het uitwerken van maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren.

Varsseveld-Enschede (lijn 74)

Lijn 74 volgt binnen de regio Achterhoek de A18/N18 corridor (Zevenaar-Varsseveld-Enschede). Deze corridor is essentieel voor de bereikbaarheid, het wonen en werken in de Achterhoek. Niet alleen voor auto- en fietsverkeer, maar ook voor het OV. In Doetinchem, Varsseveld, Groenlo en Lichtenvoorde wordt nieuwe woningbouw gepland. Daardoor wordt er een toename van reizigers op lijn 74 verwacht. We onderzoeken de mogelijkheden voor het versnellen van de bus en optimaliseren waar nodig de haltering bij mobiliteitshubs.

Verbeteren HOV-spoorlijnen

De ambities voor het spoor zijn groot. Het Rijk gaat in het landelijke Toekomstbeeld OV 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 verder te brengen. Gaan we verder met 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. Er zijn eveneens veel wensen voor het verbeteren van het regionale spoor. Al deze ambities voor het spoor zijn opgenomen in de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. We starten eind 2025 met het maken van een **Strategische agenda spoor**, als nadere uitwerking van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland. Kansen en ontwikkelingen rondom militaire mobiliteit worden hierin meegenomen. Met deze agenda kunnen we onze inzet prioriteren en strategisch in de tijd uitzetten.



Verbeteren van de bereikbaarheid en voorzieningen op mobiliteitshubs
Naast de bestaande plannen voor de aanpak van hubs in Gelderland kiezen we een aantal regionale hubs waarvoor maatregelen worden uitgewerkt en gerealiseerd, samen met partners zoals gemeenten en vervoerders. Al deze hubs liggen op het netwerk van het Toekomstbeeld openbaar vervoer Gelderland, dichtbij woningbouwlocaties. De start en realisatie kunnen voor een deel deze coalitieperiode plaatsvinden.

Onze bijdrage aan **de regionale hub 't Harde** zetten we in als cofinanciering. Samen met het Rijk, regio's, gemeenten en de provincie Overijssel verbeteren we de regionale hub 't Harde sterk (uitbreiden van voorzieningen voor auto, fiets en busreizigers) waarmee de bereikbaarheid van de regio's Zwolle en Noord-Veluwe verbetert. Hub 't Harde is daarnaast in beeld voor een omvangrijke aanpak in het kader van militaire mobiliteit. De plannen van het Rijk voor deze hub zijn nog in het beginstadium van ontwikkeling.

De hub Beekhuizenseweg in Velp is een knooppunt van buslijnen, die in het kader van de nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (per medio 2026) intensiever gebruikt gaat worden. Uitbreiding van de hub is noodzakelijk. We onderzoeken de mogelijkheden daarvoor en gaan over tot realisatie in 2027.

De hub 'knoop Otterlo' is een belangrijk knooppunt van buslijnen in de nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Bussen komen hier vanuit zes richtingen aan en reizigers zullen er, veel meer dan nu, overstappen. De halte-kommen moeten worden verlengd om meer opstelruimte voor de bussen te maken en zo de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen. We onderzoeken de mogelijkheden daarvoor en gaan over tot realisatie in 2027-2028.

Met (onderzoek naar) de optimalisatie van de **mobilitieitshubs in Doetinchem, Groenlo en Varsseveld** dragen we stevig bij aan het versterken van de publieke mobiliteit in de Achterhoek. Publieke mobiliteit is het geheel aan openbaar vervoer en flexibel vervoer binnen de regio Achterhoek, waarbij het versterken van het samenspel voorop staat. Wij zijn partner in de uitwerking van Publieke Mobiliteit Achterhoek in het kader van de afspraken hierover vanuit de 'Regiodeal Achterhoek' (2024-2027).

De Nederlandse Spoorwegen (NS) is voornemens om 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. De NS heeft al een subsidieaanvraag bij ons ingediend. In november 2025 besluiten Provinciale Staten over de toekenning ervan. De gevraagde cofinanciering dekken we uit de middelen zoals vastgesteld in het coalitieakkoord.



Tabel 1: overzicht maatregelen bij resultaat ‘verbeteren en uitbreiden HOV-netwerk’

Maatregel	2025-2027	Na 2027	Middelen incidenteel 2023-2027 (in miljoenen euro's)
Verbeteren HOV-buslijnen			
Druten-Den Bosch lijn 165 en Nijmegen-Druten lijn 89 (Rivierenland en GMR Arnhem-Nijmegen)	Realisatie maatregelen lijn 165 en verkenning maatregelen lijn 89		19,5
Apeldoorn-Zwolle, lijn 201/304 (Noord Veluwe, Stedendriehoek)	Verkenning en realisatie		
Nijmegen-Grave-Uden Lijn 99 (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		
Arnhem-Nijmegen lijn 300 en 331 (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		
Heumen-Nijmegen, lijn 83 (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		
Varsseveld-Enschede, lijn 74 (Achterhoek)	Verkenning en realisatie		
Verbeteren van de HOV-spoorlijnen			
Strategische agenda spoor (alle regio's)	Realisatie		-
Verhogen van de frequentie van regionale spoorlijnen (alle regio's)	Onderzoek, afspraken vervolgstappen		0,1
MIRT-onderzoek spoorverbinding Utrecht-Arnhem-Duitse grens, lobby voor het verhogen van de frequentie (Foodvalley, GMR Arnhem-Nijmegen)	Onderzoek, afspraken vervolgstappen		0,1
MIRT-onderzoek vrije kruising Arnhem Oost (GMR Arnhem-Nijmegen)	Onderzoek, afspraken vervolgstappen		-
Frequentieverhoging van de spoorverbinding Veluwelijn spitstrein (Noord Veluwe, Foodvalley)	Realisatie		-
Keervoorziening Harderwijk/Veluwelijn (Noord Veluwe, Foodvalley)	Verkenning en afspraken vervolgstappen	Realisatie	-
Verbeteren van de bereikbaarheid en voorzieningen op Mobiliteitshubs			
Hub Groenlo (Achterhoek)	Realisatie		5,0
Regionale hub Varsseveld (Achterhoek)	Verkenning en realisatie	Realisatie	0,5
Hub Otterlo (Foodvalley)	Verkenning en realisatie	Realisatie	0,7
Hub Beekhuizenseweg Velp (GMR Arnhem-Nijmegen)	Verkenning en realisatie		0,3
Regionale hub 't Harde (Noord Veluwe)	Verkenning	Realisatie	0,4
Regionale hub stationsomgeving Doetinchem (Achterhoek)	Planuitwerking	Realisatie	5,0
Uitrol OV-fietsen in Gelderland (alle regio's)	Verkenning en realisatie	Realisatie	0,9
Totaal:			32,5



3.2 Verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV

Sociale veiligheid is de mate waarin mensen beschermd zijn en zich beschermd voelen tegen persoonlijk leed door misdrijven (criminaliteit), overtredingen en overlast door andere mensen. Het bepaalt in belangrijke mate of reizigers kiezen voor het OV of niet. Wanneer reizigers zich onveilig voelen, wanneer er veel incidenten plaatsvinden of wanneer het beeld ontstaat dat het openbaar vervoer onveilig is, zullen reizigers het openbaar vervoer mijden.

Ieder treinstation en iedere bushalte moet **toegankelijk** zijn voor reizigers, met of zonder een functiebeperking. Hetzelfde geldt voor de treinen en bussen. Dit betekent bijvoorbeeld dat de bus en de bushalte op elkaar afgestemd moeten zijn om zo een drempelloze reis mogelijk te maken. Vervoer is voor iedereen van groot belang om mee te kunnen doen in de maatschappij. Ongeveer de helft van de bushaltes in Gelderland voldoet volledig of deels aan deze ambitie. Toegankelijk openbaar vervoer gaat ook over de beschikbaarheid van reisassistentie en toiletten in de trein.

Betaalbaar OV voor de doelgroepen die het nodig hebben is wenselijk. Wij zijn onderdeel van het Tarievenhuis Oost. Samen met de provincies Flevoland en Overijssel maken we keuzes op het gebied van tarieven en kortingen in het OV. Eenduidige kortingen en tarieven bieden meer duidelijkheid voor de reiziger, omdat deze overal in Flevoland, Gelderland en Overijssel gelden.

3.2.1 Wat doen we?

De provincie werkt samen met vervoerders, gemeenten, politie en andere partners in de veiligheidsketen aan het verbeteren en versterken van de sociale veiligheid. We zetten in op het voorkomen van incidenten en willen optreden waar noodzakelijk (repressie). We stimuleren de inzet van technische en innovatieve hulpmiddelen (zoals berichten-alert). Ook zien we via concessiemanagement toe op goed onderhoud van materieel. ('Heel en schoon' is hierbij ons uitgangspunt).

Met een aantal pilots is onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor de provincie om de sociale veiligheid te verbeteren in het regionale OV. Naar aanleiding daarvan komt er een berichten-alert service in de regionale treinen en doen we reizigersonderzoek naar de beleving van het comfort en de veiligheid op de stations. Daarnaast is onderzocht of er mogelijkheden zijn voor het verbeteren van de beleving en sociale veiligheid door het gebruik van zintuigelijke prikkels.

We breiden het aantal toegankelijke bushaltes in Gelderland uit. Voor de Gelderse haltes is er een provinciaal haltehandboek, om richting te geven aan het voorzieningenniveau. Wanneer we een HOV-lijn opwaarderen nemen we gelijk de toegankelijkheid van de haltes mee. De prioritering van de aanpak van de haltes gaat over de HOV-status van de lijn, het aantal instappers en de nabijheid van voorzieningen (bijvoorbeeld haltes bij zorginstellingen). De realisatie van toiletten in de trein wordt opgepakt in de concessies Amersfoort - Ede-Wageningen en Achterhoek-Rivierenland.



In de concessies geven wij de vervoerders de ruimte om met gemeenten maatwerkafspraken te maken over de minima-producten. Sommige gemeenten bieden korting of gratis reizen aan voor minima in hun minimabeleid, zoals de gemeenten Arnhem en Nijmegen.

In het Tarievenhuis Oost werken we met de provincies Overijssel en Flevoland en vervoerders aan een voorstel voor het vereenvoudigen van de kortingsproducten: de huidige set van ongeveer 35 producten (over alle concessies in Flevoland, Gelderland en Overijssel) wordt vervangen door 3 producten.

3.2.2 Wat doen we extra?

Deze coalitieperiode zetten we extra in op het behalen van resultaten op de volgende opgaven en projecten. Deze extra inzet financieren we uit bestaande budgetten:

- De incidentele middelen voor de coalitieperiode 2023-2027 worden ingezet voor het verbeteren van de HOV-ruggengraat in Gelderland. Als een HOV-lijn wordt opgewaardeerd wordt gelijktijdig de toegankelijkheid verbeterd als dit nodig is.
- Voor haltes die niet aan bod komen bij de opwaardering van de verschillende HOV-lijnen zetten we vanuit de coalitieakkoordmiddelen € 2 miljoen in om zoveel mogelijk haltes in Gelderland op het wenselijke niveau voor toegankelijkheid te brengen.
- In de komende jaren krijgen alle Gelderse regionale treinen een toilet aan boord.

- De voorgenomen pilots voor sociale veiligheid zijn uitgevoerd en de resultaten geëvalueerd. Samen met de provincies Flevoland en Overijssel en de vervoerders nemen we acties (o.a. op basis van de resultaten uit de pilots) op in de gezamenlijke jaarplannen voor sociale veiligheid en zien we toe op de uitvoering.
- Ons voorstel voor het vereenvoudigen van de kortingsproducten binnen de concessies in de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel is eind 2025 gereed en kan naar verwachting in 2026 ingevoerd worden.
- Wij vinden het belangrijk dat iedereen met het OV kan reizen. Om vervoersarmoede tegen te gaan starten we een onderzoek naar mogelijkheden die de provincie heeft om mensen met een minimum inkomen tegemoet te komen in de kosten voor het gebruik van het OV. We wisselen hiervoor kennis en ervaring uit met andere provincies.



Tabel 2: overzicht maatregelen bij resultaat ‘verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV’

Maatregel	2025-2027	Na 2027	Middelen incidenteel 2023-2027 (in miljoenen euro's)
Verbeteren veiligheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid OV			
Vereenvoudigen van kortingsproducten OV i.s.m. Tarievenhuis Oost	Uitwerken, besluitvorming en invoering		
Aanpak toegankelijkheid haltes	Realiseren	Realiseren	2,0
Pilots voor sociale veiligheid	Realiseren		-
Toiletten in de trein	Realisatie		-
OV voor minima	Onderzoek		-
TOTAAL			2,0

3.3 Versterken en verduurzamen van openbaar- en flexibel vervoer

De maatregelen in deze paragraaf dragen bij aan het behalen van de volgende beoogde resultaten uit het Gelders Programma bereikbaarheid:

- Samenhang van openbaar vervoer en flexibel vervoer versterken via Publieke mobiliteit Achterhoek.
- Meer duurzaam OV.

Deze paragraaf gaat over de openbaar vervoer verbindingen die niet als HOV-bus of regionale trein zijn aangemerkt. Het betreft de zogenaamde 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.

Flexibel vervoer gaat over maatwerkoplossingen, bijvoorbeeld als voor- en natransport of specifieke reizen voor een doelgroep van en naar voorzieningen. De reizigersstromen in het flexibele vervoer zijn niet groot maar wel belangrijk om de reiziger zo goed mogelijk te faciliteren.

Het verduurzamen gaat over het terugdringen van de schadelijke uitstoot van bussen en treinen (zero emissie) tot nul. Voor het busvervoer gelden hiervoor de afspraken uit het landelijke ‘Bestuursakkoord Zero Emissie regionaal openbaar vervoer per Bus’ (BAZEB). Concreet betekent dit dat alle nieuwe bussen die vanaf 2025 in een concessie instromen zero emissie moeten zijn. Dat geldt vanaf 2030 voor alle bussen. Ons uitgangspunt, vastgelegd in de ‘Nota van Uitgangspunten regionaal OV’, is dat het regionale spoorvervoer uiterlijk in 2050 zero emissie moet zijn. Maar de meeste Gelderse treinen zijn afgeschreven in 2042. Daarom bekijken we in overleg met partners de mogelijkheden voor zero emissie in 2042.



3.3.1 Wat doen we?

Als concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer besteden we de volgende concessies zelf aan:

- Gebiedsconcessie Achterhoek-Rivierenland: bus en regionale trein.
- Gebiedsconcessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley: bus.
- Gebiedsconcessie IJssel-Vecht: bus.
- Lijnconcessie spoorverbinding Amersfoort - Ede-Wageningen.

Daarnaast zijn er nog een aantal lijnconcessies in Gelderland die door andere overheden aanbesteed zijn:

- Lijnconcessie spoorverbinding Zutphen-Hengelo-Oldenzaal.
- Lijnconcessie spoorverbinding Geldermalsen-Dordrecht (Merwede-Lingelijn).
- Lijnconcessie spoorverbinding Nijmegen-Venlo-Roermond (Maaslijn).
- Lijnconcessie spoorverbinding Arnhem-Düsseldorf (RE19).
- Diverse grensoverschrijdende buslijnen Duitsland-Nederland.

Het openbaar vervoer (de A-, B- en C-lijnen) wordt uitgevoerd binnen concessies. Via ons concessiemanagement, jaarlijkse vervoerplannen, de vierjaarlijkse kaderbrief en overleg met de vervoerders en gemeenten sturen wij de concessies bij wanneer nodig. Binnen het flexibel vervoer is de provincie verantwoordelijk voor de haltetaxi.

Afspraken over het verduurzamen van het busvervoer maken we via de concessies. De doelstellingen voor 100% zero emissie busvervoer in 2030 zijn haalbaar, gezien de recent gegunde concessies Achterhoek-Rivierenland en Arnhem-Nijmegen-

Foodvalley. Vervoerders hebben aanbiedingen gedaan hoe zij om denken te gaan met uitdagingen zoals netcongestie en lange levertijden van elektrische bussen. Met de Strategische agenda spoor plannen we de stappen richting een regionaal spoor zonder emissies (zie paragraaf 3.1.2).

3.3.2 Wat doen we extra?

Deze coalitieperiode zetten we ons extra in op het behalen van resultaten op de volgende opgaven en projecten. Deze extra inzet financieren we uit bestaande budgetten:

- We zijn partner in de uitwerking van 'Publieke Mobiliteit Achterhoek' in het kader van de afspraken hierover in de 'Regiodeal Achterhoek' (2024-2027). De organisatie en de plannen inclusief uitvoeringsstrategie voor Publieke Mobiliteit in de Achterhoek worden uitgewerkt en afgestemd op de aankomende nieuwe concessieperiode (vanaf medio december 2025).
- Met de aanpak van drie mobiliteitshubs (zie paragraaf 3.1.2) die van belang zijn binnen het netwerk van OV en flexibel vervoer in de Achterhoek, geven wij invulling aan de pilot Publieke Mobiliteit Achterhoek.
- Optimaliseren van grensoverschrijdend busvervoer. Bijvoorbeeld meedenken over de verbinding vanuit Nijmegen richting Airport Weeze en verbeteringen aan de busverbindingen Nijmegen-Kleve-Emmerich.



- Strategisch plan ‘OV faciliteiten’ 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 onderzoeken we of het een optie kan zijn om deze assets in eigendom en beheer te hebben. Dit doen we om afhankelijkheid van derden te voorkomen en continuïteit te waarborgen. En om regie te kunnen voeren op investeringen die nodig zijn voor het verduurzamen en robuuster maken van het OV. Met een strategisch plan brengen we de opties met voor- en nadelen in beeld en stellen we een leidraad op voor de ontwikkeling van deze faciliteiten.
- In het kader van het strategisch plan OV faciliteiten onderzoeken we ook de voor- en nadelen van publieke regie en eigenaarschap op het busmaterieel (uitvoering van de toezegging van GS aan PS).
- De elektrificatie van de regionale diesel spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal willen we samen met het Rijk en de provincie Overijssel de komende jaren realiseren. Deze lijn ligt deels in Gelderland en deels in Overijssel. Wij onderzoeken de mogelijkheden voor een Gelderse bijdrage (planstudie en realisatie) en willen in 2026 tot concrete voorstellen komen voor de financiering en bijbehorende afspraken met de partners.

Tabel 3: Overzicht maatregelen bij resultaat ‘versterken en verduurzamen openbaar- en flexibel vervoer’

Maatregel	2025-2027	Na 2027
Versterken samenhang van openbaar- en flexibel vervoer		
Maatregelen optimaliseren grensoverschrijdend busvervoer (Achterhoek, GMR Arnhem Nijmegen)	Uitvoering	
Partner Publieke Mobiliteit Achterhoek (Achterhoek)	Ontwikkeling en uitvoering	Ontwikkeling en uitvoering
Strategisch plan OV faciliteiten ten behoeve van het OV (alle regio's)	Realiseren	
Meer duurzaam OV		
Verduurzamen regionale spoorlijn Zutphen-Hengelo-Oldenzaal, bovenleiding (Achterhoek, Stedendriehoek)	Start planstudie	Planvoorbereiding en realisatie
Onderzoek verduurzamen regionale spoorlijnen (Achterhoek, GMR Arnhem Nijmegen, Stedendriehoek, Rivierenland)	Onderzoek	Verkenning, besluitvorming en realisatie





4 Monitoring en evaluatie

4.1 Monitoring

We gaan de voortgang van onze inzet zoals opgenomen in deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer monitoren. Dit doen we om inzicht te hebben of de beoogde resultaten en daarmee het tactische doel voor OV wordt gehaald en in welke mate de maatregelen zijn uitgevoerd. De systematiek voor de monitoring is nog in ontwikkeling.

In onderstaande tabel zijn voor de beoogde resultaten voor het openbaar vervoer de mogelijke indicatoren voor monitoring opgenomen. Met deze Uitvoeringsagenda openbaar vervoer worden de eerste stappen gezet om tot de gewenste resultaten te komen.

Tabel 4: beoogde resultaten voor OV en mogelijke indicatoren voor monitoring

Verbeteren en uitbreiden van de ruggengraat van hoogwaardig OV (HOV)	
Gewenst resultaat	Indicator
Toename aantal reizigers	Aantal instappers in het OV in Gelderland
Betrouwbaar OV	Percentage uitval of vertraging Gelders OV
Gewenst resultaat	Indicator
Uitbreiden van de ruggengraat HOV	Aantal lijnen waar frequentie is verhoogt
Verbeteren van de ruggengraat HOV	Aantal lijnen verbeterd door o.a. het strekken van de buslijn, reistijdverkortings of doorstromingsmaatregelen.
Onderzoeken spoorinfrastructuur en frequentieverhoging	Aantal opgeleverde onderzoeken en aantal vervolgafspraken
Verbeteren op- en overstappunten via mobiliteitshubs	Aantal nieuwe- of verbeterde mobiliteitshubs
OV fietsen op alle Gelderse station	Aantal stations met OV-fietsen



Verbeteren van de veiligheid, de toegankelijkheid en de betaalbaarheid van het OV

Gewenst effect	Indicator
Hoge klanttevredenheid Gelders OV	Rapportcijfer klantenbarometer concessies en haltes
Hoog gevoel van sociale veiligheid in het Gelders OV	Beoordeling sociale veiligheid in de klantenbarometer
Gewenst resultaat	Indicator
Alle haltes in Gelderland zijn goed toegankelijk	Aantal toegankelijke haltes
Toiletten in alle regionale treinen	Aantal treinen met toilet
Betaalbaar OV voor iedereen	Invoering voorstellen tarievenhuis

Versterking van het openbaar- en flexibelvervoer en verduurzamen

Gewenst effect	Indicator
Verbeteren bereikbaarheid landelijk gebied met het OV	Indicator in ontwikkeling
Uitstootreductie van het OV	Hoeveelheid broeikasgasemissies van het Gelderse OV
Gewenst resultaat	Indicator
Versterken samenhang van het openbaar- en flexibel vervoer via pilot Publieke Mobiliteit Achterhoek	Realisatie aantal mobiliteitshubs in de Achterhoek
Meer duurzaam OV	Aantal zero emissie bussen en aantal zero emissie spoorlijnen

Deze gegevens worden geregistreerd in een samenhangend overzicht, dat past bij de systematiek van de monitoring zoals die wordt ontwikkeld binnen provincie Gelderland.

4.2 Evaluatie en bijsturing

De wijze waarop en wanneer de evaluatie van het Gelders Programma bereikbaarheid inclusief de verschillende uitvoeringsagenda's plaatsvindt, wordt nog verder uitgewerkt.

We gaan bepalen op welke punten het programma wordt geëvalueerd om te kunnen beoordelen of het programma succesvol en effectief is geweest. Resultaten van de evaluatie zijn de basis voor herijking of bijsturing van het programma.

Bijlage 1 Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland

De ambities in kaart gebracht

Op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland zijn onze ambities voor een ruggengraat van centraal geregeld OV in Gelderland weergegeven. Hierbij houden we rekening 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 buurtbussen. 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 voor Arnhem en Nijmegen





Hoe is de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland gemaakt?

Bij de totstandkoming van de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland zijn verschillende partners betrokken. De onderzoeksbureaus APPM en Goudappel hebben de doorrekening van het OV-netwerk verzorgt. Zij hebben een afwegingskader 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 hebben de volgende partijen meegedacht en hun reflectie op de kaart meegegeven: de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN), de Nederlandse Spoorwegen (NS), ProRail en het ROCOV (behartiger van de belangen van de OV-reizigers in Gelderland).

Het 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 in Gelderland tot 2034 en de 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 Ambitiekaart 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). Daarin staan data van een basisjaar (meest recent 2018) en het prognosejaar 2040 met het Welvaart en Leefomgeving (WLO)-scenario Hoog. Binnen het model wordt het spoor-netwerk en de bijbehorende dienstregeling beheerd en aangeleverd door ProRail. Er is gekozen om voor de doorrekening van het basisjaar het treinnetwerk 2018 te gebruiken.

Voor het autonome groeiscenario is gekozen voor het beleidsarme basisnetwerk (Toekomstbeeld OV 2030-2035 referentie versie mei 2021) omdat dit het beste bij Gelderland past. In het autonome groeiscenario zijn treinmaatregelen meegenomen die al grotendeels vastgesteld zijn.



Wat is er te zien op de Ambitiekaart Toekomstbeeld OV 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 OV):** 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, knooppunten voor de reiziger. We onderscheiden drie soorten hubs binnen het toekomstbeeld (vanuit 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 ambitiekaart 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 ambitiekaart 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 ambitiekaart 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 Ambitiekaart Toekomstbeeld OV Gelderland is de samenhang met de voorgenomen woningbouwplannen 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.



Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CXW Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl