

Amersfoort, 13 april 2023

Aan: gekozen Statenleden
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Utrecht 2023-2027

Geachte Statenleden,

Gefeliciteerd met uw verkiezing in de Provinciale Staten! De invloed van de provincie op het openbaar vervoer is groot. De provincie is niet alleen opdrachtgever en subsidieverlener, maar ook infrastructuurbeheerder, regisseur van de ruimtelijke ordening, investeerder in infrastructuur en gesprekspartner van gemeenten en Rijk. Daarmee bent u de komende vier jaar essentieel voor de succesvolle ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Dat is geen gemakkelijke taak daarom biedt Reizigersvereniging Rover u hierbij voorstellen voor het openbaar vervoer aan. Ook voor uw provincie specifiek hebben wij in de bijlage concrete voorstellen op een rij gezet die de noodzakelijke groei in de komende vier jaar mogelijk maken. Wij vragen u deze voorstellen op te nemen in het nieuwe coalitieakkoord.

Investeren in OV loont en is urgent

Voor een levendig landelijk gebied, het leefbaar houden van steden en de bijdrage van mobiliteit aan de klimaattransitie is openbaar vervoer in combinatie met lopen, fietsen en deelmobiliteit essentieel. Dit is duurzaam én ruimte efficiënt. Door de bouw van tienduizenden woningen neemt de (vraag naar) mobiliteit fors toe. We kunnen niet door blijven gaan met het verbreden van wegen en realiseren van meer parkeerplekken. Toegang tot het hart van de steden voor grote aantallen reizigers lukt alleen met een combinatie van OV en fiets. Tegelijk staat het OV voor grote (financiële) uitdagingen. Het aantal reizigers groeit weer, maar is nog niet op het niveau van voor corona. Tegelijk zijn de kosten gestegen. De bereikbaarheid van sociale voorzieningen zoals scholen, ziekenhuizen en werk staat onder druk doordat op de dienstregeling is bezuinigd. Voor veel reizigers is het OV nog niet toegankelijk, dichtbij, snel en comfortabel genoeg om een aantrekkelijke keuze te zijn. Er zijn volop kansen om het OV grondig te verbeteren. Op een aantal corridors in de provincie is de vervoervraag hoog, maar het OV-aandeel laag. Meer, sneller en directer OV kan hier het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger maken. Zo kan het aandeel OV-gebruik snel groeien en zullen de autowegen worden ontlast. In gebieden met lage vervoervraag kan met laagdrempelig vraagafhankelijk vervoer voor veel reizigers het OV weer een alternatief worden voor de auto.

Wij vragen u de volgende 5 punten op te nemen in het coalitieakkoord:

1. Focus voor korte termijn op bus

Kom met een ambitieuze groeistrategie voor het OV in de provincie om de voorziene mobiliteitsopgaven tot 2030 op te lossen. Dit kan alleen met de bus want broodnodige investeringen in het spoorwegnetwerk kunnen pas over 10 of zelfs 15 jaar worden opgeleverd. Realiseer hoogfrequente snelle en betrouwbare HOV-busdiensten (Bus Rapid Transit) tussen de steden en dorpen op snelwegen en provinciale doorstroomwegen en laat deze busdiensten ook bedrijventerreinen (nu nog vaak autolocaties) ontsluiten. Beperk dit niet tot verbindingen naar een centraal station. Kies op basis van een goede analyse van de vervoervraag ook voor nieuwe rechtstreekse verbindingen van de buitenwijk in de ene stad naar het bedrijventerrein in de andere stad. Dit kan reistijden veel korter en het OV hierdoor aantrekkelijker maken voor grote groepen reizigers. Zorg dat de reiziger niet meer wordt gehinderd door extra overstappen, lagere frequenties of zelfs ontbrekende verbindingen op concessiegrenzen. Werk als overheden samen en zorgt dat vervoerders een dienstregeling aanbieden die optimaal aansluit bij de reispatronen van reizigers.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

Maak verder bestaande bussen sneller en zo de exploitatie goedkoper. Regel daarom in een actieplan met Rijkswaterstaat en gemeenten dat bussen altijd voorrang krijgen op het overige verkeer door realisatie van busstroken op of vrije busbanen langs de snelweg, provinciale weg en drukke stadswegen. Zorg voor voorrang bij kruispunten. Een busstrook van 100 meter kan daar al leiden tot 2 minuten winst in de spits.

2. Multimodaal doen we allemaal

Verknoop lopen, fietsen en vraagafhankelijk vervoer beter met het OV-netwerk zodat overstappen zonder hindernissen verloopt. Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station. De gouden combinatie OV en fiets kan verder groeien als de provincie samen met gemeenten investeert in comfortabele doorfietsroutes met voorrang op het autoverkeer. Extra investeringen zijn daarnaast nodig in stallingen bij de stations en HOV-knooppunten met korte loopafstanden tot de perrons. Werk als provincies samen aan herkenbare systemen voor vraagafhankelijk openbaar vervoer en de promotie daarvan. Overal waar geen regulier OV rijdt moet zo op afroep betaalbaar vervoer beschikbaar zijn met een zo kort mogelijke reserveringstijd en dat vindbaar is in alle reisinformatiesystemen.

3. Tarieven: één integraal mobiliteitssysteem

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Wij vragen u in een nieuw coalitieakkoord vast te leggen dat de OV-tarieven niet verder zullen stijgen (bevrozen prijzen) en te lobbyen bij het Rijk voor verlaging van het BTW-tarief van 9% naar 0%. Reizigers moeten met één abonnement in hun regio kunnen rijden met alle bussen én treinen ook als er sprake is van verschillende vervoerders. Schaf daarnaast voor losse ritten het dubbel opstaptarief af voor reizigers die overstappen tussen NS-trein en regionale bus zoals al reeds sinds jaar en dag het geval is bij overstappen tussen bus en bus of tussen trein en trein. Maak hiervoor dit jaar afspraken met het Rijk die dan volgend jaar ingaan bij de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

4. Sluit een provinciaal mobiliteitsakkoord

Bedrijven hebben op grond van het Klimaatakkoord een opgave hun mobiliteit te verduurzamen. Maak afspraken met werkgevers over vervoerskeuzes (OV-gebruik, fietsstimulering en thuiswerken) en met onderwijsinstellingen over lestijden (beperken drukte in hyperspits). Stimuleer ook uitwisseling van best-practices en prikkel bedrijven middels een competitie om het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit) in de totale mobiliteitsmix te vergroten. Kijk daarnaast of het bedrijfsleven kan bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe OV-verbindingen naar bedrijventerreinen bijvoorbeeld via eenmalige investeringen, bijdragen aan de exploitatie en gegarandeerde vervoersafname.

5. Inclusieve mobiliteit

Iedereen moet zoveel mogelijk zelfstandig kunnen reizen en ook zonder auto overal kunnen komen ook in de rustige uren. Maak het OV eenvoudig voor iedereen. Verplicht de vervoerders in samenwerking met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties te werken aan eenvoudige informatie voor analfabeten, digibeten en reizigers met een mentale beperking. Investeer in OV-coaches die mensen die dat nodig hebben wegwijs maken in het OV. Blijf werken aan toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke of zintuigelijke beperking. Zorg tenslotte ook voor een goed aanbod voor mensen die werken in nacht- of avonddiensten en voor uitgaanspubliek door latere verbindingen, met name in het weekend. Ook buiten de grote steden moet je na 1:00 uur nog naar huis kunnen gaan.

Wij zijn graag uw gesprekspartner

Heeft u vragen over het openbaar vervoer? Zoekt u deskundigen die mee kunnen denken bij de verdere invulling van het mobiliteitsbeleid of een bijdrage kunnen leveren aan een debatavond? Neem dan gerust contact met ons op! U kunt hiervoor bellen of mailen met de regio-coördinator van Rover voor de provincie Utrecht. De contactgegevens vindt u in de begeleidende e-mail. Wij zien uit naar een mooi coalitieakkoord met hoge ambities voor het OV!

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Bijlage

Duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen

Agenda Openbaar Vervoer Utrecht 2023-2027

Bus, Tram & hubs

1. Voorkom nieuwe achteruitgang vervoersaanbod

Het vervoersaanbod van het OV in Utrecht mag in 2024 niet nog verder achteruitgaan. Nog lagere frequenties en vervallen van ritten in de vroege ochtend zijn uit den boze. Rover roept het provinciebestuur op budget beschikbaar te stellen om dit te voorkomen. Daarnaast roepen wij het provinciebestuur op ook budget beschikbaar te stellen zodat de voorstellen uit het 'Pluspakket' (zoals omschreven in de consultatieversies van Syntus en U-OV) kunnen worden gerealiseerd.

2. Fietsenstallingen, reisinformatie enabri's

Op veel stations en OV hubs is een tekort aan fietsenstallingen. Los dit knelpunt snel op door het uitbreiden van het aantal rekken. Met name station Amersfoort Schothorst heeft veel te weinig plekken. Deze hub verdient sowieso een upgrade. De uitstraling en voorzieningen passen niet bij het grote aantal reizigers dat dit station inmiddels gebruikt. Andere locaties waar fietsenstallingen nodig zijn: Utrecht Overvecht (Tuindorpszijde) en Mijdrecht Centrum. Ook zijn meerdere bushaltes in de provincie nog niet voorzien van digitale actuele reisinformatie en/of van eenabri om te schuilen bij regen. Wij vragen u deze basisvoorzieningen de komende vier jaar bij elke halte te realiseren.

3. Reistijd Amersfoort – Doorn halveren

Tussen Amersfoort en Doorn rijden de buslijnen 56 en 82. Deze zijn allebei lang onderweg. Lijn 82 rijdt 1x per uur via Leusden, Woudenberg en Maarsbergen (reistijd: drie kwartier). Lijn 56 rijdt 2x per uur via Soesterberg en Zeist (reistijd: meer dan een uur). De auto is vanaf Amersfoort in circa 20 minuten in Doorn. Introduceer daarom in ieder geval in de brede spits een buslijn van Amersfoort naar Doorn. Zo wordt ook de reistijd Wijk bij Duurstede – Amersfoort bijna een half uur korter.

4. Vraagafhankelijk vervoer westelijk deel provincie uitbreiden

In het weekend en na 21 uur 's avonds rijdt Syntus Flex niet in Wilnis en Mijdrecht. Nieuwer Ter Aa heeft op zondag geen buurtbus en op zaterdag slechts 4 ritten (lijn 526). Kockengen en Kanis hebben 's avonds en op zondag geen buurtbus (lijn 524). Breidt Syntus Flex uit naar deze dorpen en biedt dit ook in avonduren en het weekend zodat alle dorpen altijd bereikbaar zijn.

5. Verbeter en versnel de Brabantliner en HOV naar de Drechtsteden over de A27

Zorg dat de bussen op de hele A27 via een brede vluchtstrook altijd vlot langs de file kunnen rijden. Realiseer haltes direct langs de snelweg in plaats van onderaan de afrit. Zorg dat deze haltes goed toegankelijk zijn met hellingbanen of liften, goede voorzieningen hebben om te schuilen bij regen (glazen wachtruimtes afgesloten met een deur) en een veilige buffer hebben tussen de halterende bus en de rijbaan. Met name de knooppunten Vianen en Meerkerk kunnen op deze manier sterk worden verbeterd met veel kortere loopafstanden voor overstappers. Verbeter de samenwerking met Noord-Brabant. Nu stopt de Brabantliner Breda/Oosterhout – Utrecht (lijn 400, 401 en 402) niet in Meerkerk. Hierdoor is er geen goede verbinding tussen Altena (Sleeuwijk, provincie Noord-Brabant) en Alblasserwaard/Vijfheerenlanden (Meerkerk, provincie Utrecht). De reistijd met het OV is ruim 1 uur en een kwartier terwijl het met de auto slechts 1 kwartier is.

6. Tram door binnenstad Utrecht, maar behoud rechtstreekse bussen vanuit regio

In en rond de stad Utrecht zullen bussen niet meer overal aan de vraag naar vervoer kunnen voldoen. Een tramlijn van De Uithof via de binnenstadsas en Utrecht Centraal naar Papendorp, Leidsche Rijn en Vleuten is nodig. Door het verder autoluw maken van de binnenstad neemt de vraag naar OV vanuit de buitenwijken en de regio toe. Zorg dat de binnenstad (omgeving Neude) voor deze reizigers (o.a. met lijn 50/73/74/77 uit Bilthoven en Heuvelrug) rechtstreeks bereikbaar blijft. Een overstap van regionale bussen op een (naar Zeist en mogelijk Amersfoort doorgetrokken) tramlijn is onwenselijk omdat een overstap reizigers kost.

7. **HOV A2/A9: Hoogfrequent Bus Rapid Transit tussen Utrecht en Amsterdam**
 De frequent rijdende R-net bussen over de A9 tussen Haarlem, Schiphol, Amsterdam en Amstelveen zijn een groot succes. Door vervoerregio Amsterdam wordt nu gewerkt aan een forse uitbreiding van dit netwerk. In dit netwerk is echter nog geen link met Utrecht voorzien. Reizigers kunnen vanaf Amstelveen nu niet snel met een bus over de A2 richting Abcoude en Breukelen maar moeten omreizen via Amsterdam Bijlmer ArenA en daar de trein pakken. Reizigers uit Uithoorn kunnen nu alleen twee keer per uur met de bus naar Breukelen (lijn 130). Ook zij moeten vervolgens overstappen op de trein. De frequentie is te laag en het overstappen kost tijd en geld. Reizigers betalen door de overstap namelijk twee keer het opstaptarief. Er liggen grote kansen voor het ontwikkelen van een netwerk met nieuwe hoogfrequente verbindingen tussen Utrecht en Amsterdam over de A2 en A9. Hierdoor ontstaat voor veel reizigers die nu nog afhankelijk zijn van de auto een aantrekkelijk alternatief. Dit betekent op de A2 of daarlangs een eigen baan voor het OV waar hoogfrequent een bus rijdt met haltes direct langs de snelweg bij Abcoude, Loenersloot, Breukelen en Maarssenbroek. Deze bussen waaiëren aan de noordkant uit naar Uithoorn, Amsterdam Zuidoost en Amstelveen en aan de zuidkant naar Utrecht Science Park, Papendorp/Nieuwegein en Leidsche Rijn/De Meern. Reistijden worden dan 20 tot 30 minuten korter.
8. **HOV A27: Zeewolde/Almere – Huizen – Utrecht Science Park**
 In de spits brengt de nieuwe buslijn 200 je in 40 minuten vanuit Huizen via de A27 op Utrecht Sciencepark. Maar voor reizigers vanuit Zeewolde ontbreekt een snelle verbinding met Huizen en Eemnes. De reistijd Zeewolde – Science Park is hierdoor nu 1,5 uur. Door lijn 200 te laten rijden vanaf Zeewolde (ook buiten de spits) kan dat teruggebracht worden circa een uur. Ook de reistijd Zeewolde-Hilversum wordt zo een half uur korter. Reizigers tussen Utrecht Science Park en Almere kunnen ook gebruik maken van deze lijn met een overstap in Blaricum op lijn 326. In ieder geval in de spits is echter een rechtstreekse lijn vanuit Almere naar Sciencepark nodig. Een kwartierdienst in alle richtingen is zeker haalbaar. De genoemde buslijnen vallen onder de verantwoordelijkheid van de provincies Noord-Holland en Flevoland. Wij vragen u om in overleg met deze provincies zorg te dragen voor goed openbaar vervoer waarin de provinciegrens geen barrière meer is.
9. **HOV A1: Amersfoort Vathorst / Bunschoten – Mediapark / Sciencepark**
 De reistijd met het OV van Amersfoort Vathorst of Bunschoten-Spakenburg naar Hilversum Mediapark of Utrecht Science Park is 50 tot 80 minuten en verloopt altijd via Amersfoort Centraal. De auto doet het in een half uur. Ontwikkel naar het succesvolle voorbeeld van Groningen en Haarlem een hoogwaardig netwerk van snelle bussen over de A1 die rechtstreeks naar Mediapark en Sciencepark rijden en altijd over de vluchtstrook de file kunnen passeren. Sluit ook de nieuwe wijk Amersfoort Bovenduist vanaf de oplevering van de eerste woning aan op dit netwerk en zorg voor een snelle stadsbusverbinding tussen Amersfoort Bovenduist en het centrum van Amersfoort.
10. **Nachtlijnen, avondbussen en weekendtram**
 Door het personeelstekort zijn de nachtbussen rond Utrecht en Amersfoort geschrapt. Uitgaanspubliek en mensen met nachtdiensten hebben hierdoor geen ander alternatief dan de auto te pakken. Dit moet zo spoedig mogelijk worden opgelost. Zorg dat het nachtnet nog voor de zomer terugkeert. Zorg dat alle kernen in de provincie ook 's avonds en in het weekend per OV bereikbaar blijven. Biedt ook een avond- en weekenddienstregeling op de Uithoftram zodat reizigers ook in het weekend snel op hun bestemming zijn.
11. **Bussen rond Vathorst en Hoevelaken**
 Door de concessiegrens met Gelderland ontbreken logische verbindingen voor reizigers. Bus 101 Nijkerk-Amersfoort eindigt hierdoor nu bij station Amersfoort Vathorst. Reizigers voor het centrum moeten daar overstappen op de trein of op stadsbus lijn 5 die een lange route volgt door Vathorst en Schothorst. Het is wenselijk dat lijn 101 vanuit Nijkerk via de bustunnel onder de A28 en Hooglanderveen rechtstreeks doorrijdt naar Amersfoort Centrum. Deze bustunnel is speciaal voor lijnbussen aangelegd maar niet meer in gebruik. Ook zou om lijn 203 vanuit Amersfoort Schothorst via de Hanzetunnel kunnen worden verlengd naar Hoevelaken en Nijkerkerkerveen. Zo kunnen deze kernen een aansluiting krijgen op de spoorlijn richting Zwolle en reizigers uit Vathorst kunnen dan in Hoevelaken de trein richting Barneveld en Ede nemen.

Trein

1. **Eén abonnement voor bus, tram én trein**

Utrecht biedt als enige provincie een abonnement aan dat geldig is in zowel trein, tram als bus in een straal van circa 13 kilometer rond de stad Utrecht. Dit is het U-OV Regio Gemak abonnement. Een dergelijk abonnement is er echter niet rond Amersfoort, Veenendaal, Gouda of Ronde Venen. Hierdoor moeten reizigers meerdere abonnementen aanschaffen bij verschillende vervoerders en zijn duurder uit. Dwingen de vervoerders rond alle steden gezamenlijke abonnementen aan te bieden, over concessiegrenzen heen en maak daarbij met het Rijk afspraken dat NS hier ook aan meewerkt zoals al gebeurt rond de stad Utrecht.

2. **Nachttrein**

Introduceer een nachttrein in het weekend op alle stations in de provincie. Lobby bij het Rijk voor opname in vervoerconcessie hoofdrailnet die dit najaar wordt vastgesteld.

3. **Herstel Sprinterdiensten rond Utrecht**

Door personeelstekort is de frequentie van de Sprinter Utrecht Centraal – Baarn 's avonds en in het weekend verlaagd naar 1x per uur. Hierdoor hebben reizigers niet alleen te weinig reismogelijkheden maar kan de bus ook onmogelijk in beide richtingen aansluiten op de uurdienst van de trein. Reizigers zijn hierdoor fors langer onderweg.

Door het personeelstekort rijden er buiten de spits ook minder Sprinters tussen Utrecht en Driebergen en tussen Utrecht en Breukelen. Hierdoor moeten reizigers tussen Maarssen en Amsterdam in Breukelen overstappen en hebben 10 minuten extra reistijd. Lobby bij NS om de treindienst zo spoedig mogelijk te herstellen en alle Sprinters rond Utrecht weer te laten rijden. Een oplossing is rijden met minder conducteurs op deze treinen.

4. **Elk kwartier naar Harderwijk en Zwolle**

De Intercity's Zwolle – Utrecht en Sprinters Harderwijk – Utrecht rijden slechts twee keer per uur. Een kwartierdienst van zowel de Intercity's als de Sprinters kan veel reizigers verleiden te kiezen voor de trein. Hiervoor is wel aanleg van een keerspoor nodig bij Harderwijk. Daarnaast zijn tussen Harderwijk en Utrecht bij een paar stations inhaalsporen nodig. Zo kunnen de 3^e en 4^e Intercity de Sprinters passeren en kunnen de 3^e en 4^e Sprinter goed gespreid rijden over het uur en ook doorrijden naar Utrecht in plaats van eindigen in Amersfoort. Zo kan Den Dolder 4x per uur en snelle verbinding krijgen met Amersfoort. Lobby samen met Gelderland voor de uitbreiding van de infrastructuur en voor opname van de kwartierdiensten in de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

5. **Los spoorknelpunten in 't Gooi definitief op**

De Intercity Amersfoort Centraal – Amsterdam Centraal dreigt rond 2029 te verdwijnen. Alle Intercity's gaan dan naar Schiphol Airport. Reizigers naar Amsterdam Centraal en verder zijn dan veel langer onderweg. Het is juist wenselijk de frequentie van de Intercity Amsterdam Centraal-Amersfoort en van de Sprinter Almere Centrum – Hilversum – Utrecht Centraal te verhogen naar een kwartierdienst en dat er een einde komt aan de lange wachttijden van Sprinters op Weesp. Lobby daarom samen met de provincie Noord-Holland en Flevoland voor investeringen in de spoorcapaciteit in 't Gooi en aan de oostkant van Amsterdam. Concreet: een ongelijkvloerse kruising bij station Hilversum, inhaalsporen bij Hilversum Mediapark en Bussum Zuid en spoorverdubbeling tussen Amsterdam Centraal en Weesp en tussen Duivendrecht en Weesp.

6. **Amersfoort Centraal – Ede-Wageningen en Woerden – Leiden Centraal elk kwartier**

Op de Valleilijn rijden de treinen tussen Amersfoort en Barneveld Zuid elk kwartier, maar vanaf daar tot Ede-Wageningen slechts elk half uur. Steun de lobby van de provincie Gelderland voor spoorverdubbeling tussen Barneveld en Lunteren en een extra perron op station Ede Centrum om een kwartierdienst op deze drukke corridor mogelijk te maken. Zo krijgt Amersfoort ook een betere verbinding met Arnhem.

Tussen Woerden en Leiden rijdt slechts 2 keer per uur een trein (in de spits 4x per uur). Vanwege de zwakke ondergrond is dit een Sprinter en geen Intercity. Deze trein zou de hele dag elk kwartier moeten gaan rijden. Lobby deze zomer bij het Rijk om dit op te nemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Investeer tenslotte samen met Zuid-Holland in verdubbeling van de enkelsporige delen van het traject en in versterking van de ondergrond zodat de verbinding betrouwbaarder en sneller wordt.

7. **Spoorlijn Utrecht Centraal – Gorinchem – Breda realiseren**

Met de verbetering van het busvervoer langs de A27 kan het OV voor veel reizigers aantrekkelijker worden. Voor de langere termijn is echter een spoorlijn wenselijk tussen Utrecht en Breda. Zo worden reistijden korter en ontstaat een omleidingsroute richting het zuiden bij verstoringen op de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Deze spoorlijn zou ook kunnen worden verlengd naar Utrecht Science Park, Huizen en Almere.