



**Gouda, Voorbereidende raadsbijeenkomst Verkeerscirculatieplan en Parkeerbeleid**  
**14 oktober 2019** uitgesproken door Jan Willem Fortuin

Voorzitter, Geachte leden van de Raad, andere aanwezigen, misschien wel reizigers

*Reizigersvereniging Rover bevordert openbaar vervoer en komt in het bijzonder op voor iedereen die voor zijn mobiliteit afhankelijk is van vervoersvoorzieningen.*

B&W stellen de Raad besluitvorming voor over een tussenstap de *verkeerscirculatie in en om Gouda* te regelen. Rover is bezorgd dat aangeleverde input niet is meegenomen in het voorliggende verkeerscirculatieplan. Met Arriva en buurtbusvereniging Reeuwijk leverden wij voorstellen voor toekomstbestendige ontsluiting, routes en haltes. Rover adviseert de Raad verduidelijking te vragen, hoe onze voorstellen in de varianten zijn meegenomen.

Al langer is Rover bezorgd dat wegbeheerder Gouda *tussentijdse plannen* voor doorstroming- en haltevoorzieningen *niet uitvoert*. Rover adviseert de Raad hiervoor elk jaar een budget in de begroting op te nemen.

Gouda komt steeds vaker voor in de fileberichten. De Randstad slijpt dicht. De grenzen van de capaciteit zijn bereikt. Er liggen klimaatopgaven. *Rover Zuid-Holland* bood de provinciale politiek veertien suggesties onder het motto **"OV maal twee"**. Voor Gouda noem ik:

- onderzoek een nieuwe Intercity Rotterdam-Amsterdam via Gouda;
- zorg dat het WMO-vervoer beter samenwerkt met het reguliere OV;
- sluit een deal met gemeenten dat bussen altijd voorrang krijgen op het overige verkeer.

Wie van u staat er meestal in de *bussenfile op de Vredebest*? Rover Gouda en Midden-Holland vraagt de Raad met spoed de verkeersregeling op het Kleiwegplein en de routes over de singels veilig en doorstromingsgevoelig te laten stellen.

Wie van u *hobbelen in een ov-voertuig over dubbele drempels*? Rover Gouda en Midden-Holland, vraagt u passagiers in het vooruitzicht te stellen, dat egalisering van dubbele drempels op lijnbusroutes snel ter hand worden genomen.

Wie van u kent *ouders met een kinderwagen of reizigers met bewegingsbeperking* die moeilijk bij een halte uit- of instappen? Rover Gouda en Midden-Holland wil helpen onderzoeken, welke haltes het eerst in aanmerking komen de toegankelijkheid te verbeteren.

Ik ga afronden. Na ruim drie jaar voorbereiden wordt aanstaande donderdag het feestelijke startschot voor herinrichting van het Zuidelijk stationsgebied gegeven. Met trots droeg onze overleden voorzitter daaraan bij. Ook is het Rover Gouda en Midden-Holland gelukt dat Buurtbus 726 nu dubbelfrequent Achterwillens ontsluit. Er zijn 30% meer instappers geteld.

Tenslotte citeer ik een voor mij schrikbarend *citaat uit het Mobiliteitsplan 2017-2026*: Daar waar de stadslijnen niet voldoende functioneren is vervanging door een flexibel systeem efficiënter en zelfs comfortabeler voor de reiziger. Rover Gouda en Midden-Holland blijft graag met u in gesprek dit vorm te geven in de nieuwe concessie Zuid Holland Noord per december 2022.

Ik wens u wijsheid te besluiten over voorliggend voorstel. Dank voor uw aandacht.



# OV maal twee!

## Suggesties Openbaar Vervoer Zuid-Holland 2019-2023

De kwaliteit van het openbaar vervoer in Zuid-Holland is over het algemeen goed, maar er zijn investeringen nodig. Door de bouw van ruim 200.000 woningen tot 2040 neemt de mobiliteit fors toe. Bij ongewijzigd beleid zal dit leiden tot dichtslibbende steden en files op de snelweg. Ook het openbaar vervoer zal vastlopen. De grenzen van de capaciteit zijn namelijk bereikt en ook bussen staan steeds vaker in de file.

We kunnen niet door blijven gaan met het steeds verder verbreden van snelwegen. Realisatie van nog meer parkeerplekken in de steden wordt onbetaalbaar en gaat ten koste van de broodnodige ruimte van woningen. Investeren in openbaar vervoer is daarom een verstandige keuze voor leefbaarheid en gezondheid. Als we willen voorkomen dat het verkeer compleet vastloopt dan is een kwaliteitssprong van het OV in Zuid-Holland noodzakelijk. Dit vraagt investeringen in infrastructuur en voorrang voor het OV op kruispunten, op de snelweg en bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Er zijn volop kansen. De meeste reizen liggen tussen de 10 en 40 km. Op een aantal corridors in Zuid-Holland is het OV-aandeel in de spits heel hoog, maar op veel andere corridors met drukke vervoersstromen liggen nog grote mogelijkheden om het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger te maken. Ga daarom in Zuid-Holland samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten voor **OV maal twee**, zowel in kwantiteit als kwaliteit. Verknop auto rijden, fietsen en lopen met een hoogwaardige OV-netwerk zodat overstappen geen hindernis meer is. Ga uit van één mobiliteitsnetwerk en neem het OV als de spil daarvan. Zo kan een deel van de nog verwachte groei van de verplaatsingen per auto worden opgevangen door het OV en kan de kostendekkingsgraad van het OV toenemen.

## Reizigersorganisatie Rover vraagt u daarom de volgende punten op te nemen in uw verkiezingsprogramma:

### 1. Stap over bestuurlijke grenzen heen en kom met één tariefstelsel

De reiziger trekt zich weinig aan van de grenzen van de provincie, de metropoolregio of van concessiegebieden. De reiziger wil ontzorgd worden en makkelijk kunnen overstappen tussen trein, tram, metro, bus en boot. Juist bij grensoverschrijdende lijnen is regie en goede communicatie naar de reiziger essentieel. Er liggen kansen als betere samenwerking tussen de provincie en de vervoerregio en het Rijk tot stand komt.

Concreet vragen wij u te zorgen dat in de hele provincie één tariefstelsel komt voor bus, trein, tram, metro en boot met één kilometertarief voor de hele provincie en integrale informatievoorziening. Het is belangrijk dat vervoerders van concessiegrens-overschrijdende lijnen elkaars abonnementen accepteren. Dit bewijst het ingevoerde Regioabonnement (vergelijkbaar met het voormalige sterabonnement). Eén simpel tariefstelsel bevordert het gebruik van openbaar vervoer. Het maakt deur-tot-deur verplaatsingen makkelijker, zowel voor het OV als voor de afstemming met andere modaliteiten in de vervoersketen. We roepen u ook op te komen met een aantrekkelijker kortingsproduct voor toeristen. Zorg dat het Tourist Day Ticket niet alleen geldig is in bus, tram, metro en waterbus maar ook in de trein en dat deze ook bij elke NS-kaartautomaat kan worden aangeschaft.

Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.



## 2. **Mobility As A Service: Betere informatievoorziening en meer transparantie**

Traditioneel openbaar vervoer en vraagafhankelijk vervoer groeien steeds meer naar elkaar toe. Voor de reiziger is het van belang dat het aanbod en tarieven van alle mobiliteitsdiensten transparant en toegankelijk is. Ontzorg reizigers met handige apps zodat ze zonder drempels kunnen reizen ongeacht de vorm van mobiliteit. Hiervoor is het nodig om data over tarieven, voertuigposities, etc. te delen en beter te ontsluiten via één platform. Dit vraagt dat de overheden hierover afspraken maken met de aanbieders van de mobiliteitsdiensten. Een belbus moet je hierdoor straks rechtstreeks vanuit je reisplanner kunnen reserveren en betalen en je moet als reiziger bijvoorbeeld via GPS kunnen zien hoe lang het nog duurt voordat deze voor komt rijden.

De informatievoorziening voor reizigers bij het wijzigen van routes of opheffen van lijnen kan beter. Door beschikbare alternatieven duidelijk te communiceren wordt voorkomen dat reizigers afhaken. Speciale aandacht is nodig voor mensen met beperking en andere minder mobiele bevolkingsgroepen.

## 3. **Ontsluit dunbevolkte gebieden door spitsbussen en integratie met WMO-vervoer**

Zeker in dunbevolkte gebieden zijn buurtbussen en integratie van WMO vervoer met andere vormen van vraagafhankelijk vervoer een optie om kleine kernen te blijven bedienen en overheidsgeld efficiënter te besteden. Zorg ook dat het WMO-vervoer beter samenwerkt met het reguliere OV.

In dunbevolkte gebieden zoals Hoeksche Waard / Goeree Overflakkee is met name voor studenten behoefte aan betere verbindingen met bijvoorbeeld West-Brabant. Reistijden zijn hier te lang. Wij erkennen dat het niet nodig zal zijn om hier een volledige dienstregeling aan te bieden, maar zien wel mogelijkheden om het aanbod te vergroten door in de spits halfuur diensten aan te bieden. Dit bevordert de mogelijkheden om in andere provincies te werken zonder hiervoor te verhuizen.

## 4. **Investeer in bestaande en nieuwe knooppunten**

Het is belangrijk dat de provincie investeert in goede knooppunten waar alle modaliteiten samenkomen en reizigers een eerlijke keuze kunnen maken tussen de verschillende modaliteiten. Zorg bijvoorbeeld dat op grote HOV-knooppunten elektrische deelauto's beschikbaar komen.

Wij zien kansen voor de uitbreiding van het aandeel voetgangers en fietsers, en vragen daarom aandacht voor goede fietsenstallingen op de knooppunten en veilige fietssnelwegen en voetpaden naar deze knooppunten. Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station. Omdat het aantal treinreizigers fors groeit zijn extra investeringen nodig in stallingen. Zorg dat de reiziger op elk station 24 uur per dag op de OV-fiets kan rekenen<sup>1</sup> en dat de OV-fiets ook beschikbaar komt op andere OV-knooppunten. Investeer daarnaast in uitbreiding van P&R plaatsen bij stations want de huidige plaatsen staan vaak vol. Los deze tekorten binnen 4 jaar op.

Er zijn ook nieuwe P&R locaties nodig om te zorgen dat alle belangrijke bestemmingen rechtstreeks per OV bereikbaar zijn vanuit dergelijke locaties. Het Forepark bij de hoogfrequente en snelle RandstadRaillijnen (Rotterdam/Zoetermeer – Den Haag v.v.) is gezien de gunstige ligging bij de A4, A12 en A13 een geschikte locatie.

## 5. **Nieuwe buslijnen over de snelweg tot diep in de steden en dorpen**

Hoogfrequente buslijnen over snelwegen zijn op meerdere plaatsen in Nederland een groot succes (bijvoorbeeld op de A9 tussen Haarlem en Amsterdam Zuid en op de A28 tussen Groningen en Assen). Deze bussen zijn een succes omdat ze nieuwe directe verbindingen bieden, hoogfrequent rijden en snel zijn. Door uitbreiding van het netwerk snelwegbussen onder de vlag van R-net kan het OV-netwerk van Zuid-Holland worden versterkt.

<sup>1</sup> Nog niet op alle stations is de OV-fiets echter beschikbaar. Het gaat om de stations Bodegraven, Boskoop, Boskoop Snijdelwijk, Capelle Schollewaer, Den Haag Ypenburg, Den Haag Moerwijk, Dordrecht Zuid, Dordrecht Stadspolders, Leiden Lammenschans, Nieuwerkerk a/d IJssel, Rotterdam Zuid, Rotterdam Noord, Sassenheim, Waddinxveen, Waddinxveen Noord en Waddinxveen Triangel. Daarnaast gelden op sommige stations beperkte openingstijden van de OV-fietsverhuur. Dit kan worden opgelost door het plaatsen van OV-fietskluizen waardoor de OV-fiets 24 uur per dag kan worden gehuurd en ingeleverd.



## 6. **Voorrang voor de bus en realisatie busbanen**

In de spits lopen veel bussen in de provincie nu al vertragingen op van 10 minuten tot een kwartier. Vergroot de concurrentiekracht van de bus. Bussen mogen niet langer vaststaan in de file of bij verkeerslichten. Een goedkope maatregel is bussen vaker groen licht te geven. Elke minuut reistijdverlenging kost immers reizigers en maakt de exploitatie duurder. Het aanspreken van andere wegbeheerders vraagt om lef en vasthoudendheid van de provincie. Sluit een deal met Rijkswaterstaat en met gemeenten dat bussen altijd voorrang krijgen op het overige verkeer door gebruik van de vluchtstrook en door voorrang op kruispunten. Regel voorrang voor bussen zelf voor provinciale wegen. Zo benutten we asfalt beter en haalt u makkelijker de taakstelling op duurzaamheid.

Realiseer daarnaast vrije busbanen op drukke corridors in de steden en op of langs de snelweg. Dit kan bijvoorbeeld door bestaande autorijbanen om te zetten in busbanen. Als bussen hoogfrequent kunnen rijden worden meer mensen vervoerd op dezelfde strook asfalt dan met auto's. Het OV wordt dan voor meer mensen een aantrekkelijke keuze.

## 7. **Openbaar vervoer bepalend voor ruimtelijke ordening**

Het spreekt voor zich dat woningen zo veel mogelijk worden gebouwd bij OV-knooppunten (verdichting), maar dit vraagt vaak wel uitbreiding van de capaciteit van het OV en ontwikkeling van nieuwe lijnen. Wij vragen u voor grote ontwikkellocaties een gegarandeerde goede OV-ontsluiting vast te leggen in de Omgevingsvisie en de daarop gebaseerde ruimtelijke programma's en verordeningen.

## 8. **Ga door met verduurzaming OV**

Openbaar vervoer is de meest duurzame mobiliteitsvorm, zowel qua belasting van het milieu als qua ruimtegebruik. OV-vervoermiddelen worden door nieuwe wettelijke eisen steeds duurzamer. De provincie kan verduurzaming verder stimuleren. Zo zou de Waterbus kunnen overstappen op LNG brandstof en zijn er mogelijkheden om de scheiding van het afval van reizigers dat wordt verzameld in het OV en op knooppunten te verbeteren.

## 9. **Randstadrail: Nieuwe verbindingen en bestaande verbindingen versnellen**

Voor een schaa sprong is de bouw van nieuwe Randstadrailverbindingen noodzakelijk. Tussen Zoetermeer en Leiden rijden de bussen in de spits nu elke 5 minuten; wordt 4 minuten. Investeer daarom op dit traject in een nieuwe Randstadrail verbinding om verder uitpuiten te voorkomen. Verleng ook metrolijn A en de Oosterheemlijn naar Rodenrijs om zo het gebied in de driehoek Zoetermeer-Den Haag-Rotterdam beter te ontsluiten.

Ontwikkel een HOV-corridor voor het Westland vanuit Den Haag naar Maassluis. Dit kan een busbaan zijn die op lange termijn geschikt is voor ombouw naar Randstadrail.

Er zijn ook nog veel groeimogelijkheden voor het OV in Rotterdam Zuid en de Drechtsteden. Bouw een nieuwe Randstadrail verbinding van Schiedam naar Rotterdam Zuid en Ridderkerk.

Het is wenselijk de snelheid van bestaande Randstadrailverbindingen naar Zoetermeer in Den Haag te verhogen. Dit kan worden bereikt door meer ongelijkvloerse trajecten op de Leyenburgcorridor. Ook is het wenselijk Scheveningen en de Internationale Zone aan te sluiten op RandstadRail naar de regio (Zoetermeer/Rotterdam). Een ongelijkvloerse verbinding op de Koningscorridor is nodig om de snelheid en frequenties hier te kunnen verhogen.

## 10. **Verdubbeling spoor voor ontvlechten Intercity's en Regiorail**

Verdubbel samen met het Rijk binnen 4 jaar de sporen tussen Delft Zuid en Schiedam en pas het emplacement van station Rotterdam aan zodat een hoogfrequent Regiorail concept kan starten tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. De frequentie kan dan hier omhoog naar tenminste 8 regioverbindingen per uur. Dit kan een Sprinter of lightrail zijn. Om dit succesvol te laten zijn is het verstandig een focus te leggen op snelheid (korte halteertijden, snel optrekken) en betrouwbaarheid. Door vier sporen op de hele corridor worden Intercity's niet meer gehinderd en kunnen deze ook vaker gaan rijden. Zorg dat hierover afspraken worden vastgelegd in de nieuwe hoofdrailnetconcessie die in 2025 ingaat.



Het is wenselijk dat nog voor 2025 de Stedenbaan Sprinters tussen Leiden, Den Haag en Rotterdam ook in het weekend overdag 4 keer per uur gaan rijden. Ga in overleg met NS en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om dat snel te realiseren.

Onderzoek verder of deze Regiorail kan worden doorgetrokken naar Lage Zwaluwe en Gorinchem. In Lage Zwaluwe kan een goede overstap worden gecreëerd voor automobilisten vanuit Noord-Brabant. Knelpunt is de Moerdijkbrug waar nu al geen enkele ruimte meer is voor de groei van het aantal treinen. Hier rijden immers niet alleen veel reizigerstreinen, maar ook goederentreinen. Door een directe verbinding met Gorinchem hoeven veel reizigers niet meer over te stappen in Dordrecht.

Verdubbel ook de sporen tussen Woerden en Den Haag / Rotterdam. Intercity's kunnen dan onderweg de regionale treinen passeren en frequenties kunnen worden verhoogd. Een optie is om op het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor op deze trajecten te gebruiken voor lightrail. Dan zouden ook nieuwe directe verbindingen kunnen worden gemaakt zoals Gouda-Scheveningen.

### **11. Snellere Intercity's naar Utrecht, Eindhoven, Brussel en Düsseldorf**

Tussen de economische kerngebieden van Nederland zijn snelle, frequente en directe verbindingen nodig. Zet daarom in op kortere reistijden tussen Den Haag/Rotterdam en Utrecht/Tilburg/Eindhoven en laat de mogelijkheden hiervoor uiterlijk in 2019 in kaart brengen. Als Intercity's richting Utrecht eigen sporen hebben en de laatste spoorwegovergangen worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen dan kunnen ze harder gaan rijden en kan zo de reistijd worden verkort. Voor versnelling en hogere frequenties naar Eindhoven is naast de spoorverdubbeling Delft Zuid-Schiedam ook spoorverdubbeling tussen Breda en Tilburg noodzakelijk. Ga daarom hiervoor samen met de provincie Brabant lobbyen bij het Rijk.

Om Zuid-Holland beter internationaal te ontsluiten en om het vliegverkeer op de korte afstand te beperken zijn meer en snellere Intercity's nodig naar Brussel en Düsseldorf. Lobby bij het Rijk dat de komende aanbesteding Eindhoven-Düsseldorf wordt heroverwogen zodat kan worden ingezet op een directe verbinding met Rotterdam en Den Haag. Zet daarnaast bij het Rijk in op verdubbeling van het aantal Intercity's naar Brussel naar een halfuur dienst. Deze Intercity's kunnen bovendien aanmerkelijk sneller als Breda een eigen verbinding krijgt met Antwerpen en als met 200 km/u materieel wordt gereden.

### **12. Meer reismogelijkheden door nieuwe Intercity's**

Tussen Leiden en Utrecht is het wenselijk dat naast de Sprinter tenminste twee keer per uur een volwaardige Intercity gaat rijden. Dat past niet op het huidige enkelsporige traject. Midden in de Randstad is een enkelsporig traject niet meer van deze tijd. Verdubbel daarom de sporen tussen Leiden en Woerden. Hierdoor komt er niet alleen veel meer capaciteit maar wordt ook de kans op vertragingen kleiner en kunnen aansluitingen van treinen worden verbeterd. Na jaren overleg over dit traject en het uitwerken van planstudies is het nu tijd de knoop door te hakken. Wij roepen u op samen met het Rijk te investeren in deze lijn en uiterlijk in 2019 de schop de grond in te doen.

Onderzoek samen met het Rijk ook de mogelijkheden voor een nieuwe Intercity Rotterdam-Amsterdam via Gouda. Zo krijgen reizigers een alternatief naast de HSL en de Oude lijn via Leiden. Dit alternatief is noodzakelijk door de sterke groei van het aantal reizigers en de capaciteitsgrenzen die in zicht zijn op de bestaande routes. Voor reizigers richting Amsterdam Zuidoost en Almere is dit ook de snelste verbinding<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Hiervoor is wel de hierboven reeds bepleite spoorverdubbeling noodzakelijk tussen Rotterdam en Woerden en mogelijk ook spooruitbreidingen tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel of Diemen (afhankelijk van de route binnen Amsterdam). Als u hierover op korte termijn besluit en met het Rijk geld op tafel legt dan kan deze nieuwe Intercity opgenomen worden in de nieuwe hoofdtrainconcessie 2025-2035 en uiterlijk in 2030 gaan rijden.



ROVER

**13. Behoud directe verbinding Amsterdam-Rotterdam over HSL**

De centrale stations van de twee grootste steden van Nederland horen direct en snel verbonden blijven via de HSL. Lobby daarom bij het Rijk voor extra investeringen in Amsterdam Centraal (behoud 10<sup>e</sup> spoor). Anders is er straks geen rechtstreekse HSL verbinding meer. Reizigers van Rotterdam Centraal naar Amsterdam Centraal kunnen dan alleen omreizen via Haarlem of Breukelen of worden verplicht over te stappen in Amsterdam Zuid overstappen op de metro of op Schiphol Airport op een sprinter.

**14. Extra middelen voor investeren in OV**

Rover zou graag zien dat de extra inkomsten die worden gegenereerd door de verhoging van de BTW met 3%, terug geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer. U kunt hiervoor lobbyen bij het Rijk, maar ook als provincie hiervoor middelen vrij maken.

Om te voorkomen dat het openbaar vervoer in Zuid-Holland vastloopt zijn extra investeringen noodzakelijk. Om dit financieel mogelijk te maken kunt u kijken naar de grondexploitatie. Als woningen worden gebouwd is in de grondexploitatie meestal de realisatie van parkeren op eigen terrein of in de openbare ruimte meegerekend. Voor het OV is echter niets geregeld. En dat terwijl extra auto's een grote druk leggen op het (provinciale) wegennet. Gezien de enorme woningbouwopgave en de beperkte beschikbare ruimte is dit systeem niet meer houdbaar. Maak daarom afspraken met gemeenten om investeringen in openbaar vervoer mee te nemen in grondexploitaties bij nieuwbouw van woningen. Zo zou per nieuwbouwwoning, afhankelijk van het type, gemiddeld 10.000 euro beschikbaar kunnen komen voor OV-investeringen. Dit kan worden gefinancierd door verlaging van de parkeernormen. Daarnaast kunt u cofinanciering beschikbaar stellen voor de door ons voorgestelde en noodzakelijke uitbreidingen van spoorinfrastructuur om zo het Rijk over te halen hier ook in te investeren.