

Amersfoort, 12 april 2023

Aan: gekozen Statenleden  
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Drenthe 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. Maak binnen twee jaar een einde aan het reizigersonvriendelijke "omchecken" bij overstappen tussen verschillende spoorvervoerders. 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 Drenthe. 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 Drenthe 2023-2027

### Bus & hubs

#### 1. Deelfiets op elk station en de grotere OV-hubs

Op de grotere stations in de provincie is de OV-fiets beschikbaar. Dit geldt echter niet voor een aantal kleinere stations. Zorg dat OV-fiets of een ander deelfietsstelsel ook beschikbaar komt op de stations Emmen Zuid, Nieuw Amsterdam, Dalen, Coevorden en Gramsbergen. Ook op de OV-hub Gieten zijn deelfietsen wenselijk.

#### 2. Upgrade OV-hubs Gieten, Zweelo en Peize

OV-hub Gieten kan een oprisbeurt gebruiken. Ook is het wenselijk dat het toegankelijke toilet altijd bereikbaar is en niet alleen tijdens de (te beperkte) openingstijden van de Kiosk. Op OV-hub Zweelo kan de verblijfskwaliteit worden verbeterd door het planten van bomen, betere mogelijkheden om te schuilen en uitbreiding van de fietsstallingmogelijkheden. In Peize moet er meer ruimte komen om droog te staan bij slecht weer en zijn circa 50 extra fietsenrekken nodig.

#### 3. Uitbreiding fietsstallingen Beilen, Emmen en Emmen Zuid

Bij de stations Beilen en Emmen zijn te weinig fietsstallingen. Realiseer op beide stations circa 200 extra plekken. In Emmen is uitbreiding wenselijk aan beide zijden van het station. De fietsenkelder is niet voor alle reizigers een alternatief wegens de steile trap. Ook op station Emmen Zuid is behoefte aan meer overdekte fietsstallingen en fietskluizen aan de kant van spoor 2.

#### 4. Maak vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig

De hub-taxi biedt reizigers bereikbaarheid op plekken of tijdstippen waar het openbaar vervoer niet komt. Dit aanbod moet laagdrempeliger om voor reizigers een goed alternatief te kunnen zijn:

- **Vindbaar zijn in alle reisplanners:** Momenteel geldt dit niet voor de NS-reisplanner, 9292 reisinformatie en Google Maps.
- **24 uur per dag aanmelden met een app:** niet alleen telefonisch.
- **Korte aanmeldtijd:** Voor een gegarandeerde aansluiting van de hub-taxi op het overige openbaar vervoer moeten reizigers nu 2 uur van te voren reserveren. Dat is een te grote drempel. Breng deze periode terug tot maximaal 1 uur. Als de taxi in de buurt is zou tot het laatste moment moeten kunnen worden gereserveerd.
- **Hop on:** Aanmelden zou niet nodig moeten zijn voor reizigers die in de avonduren vertrekken vanaf grotere stations waar overdag regulier openbaar vervoer is zoals Coevorden, Emmen en Assen. Hier zou bij aankomst van de trein altijd een taxibusje moeten klaar staan die vervolgens zijn route aanpast aan de reizigers. Dit concept is elders in het land succesvol.

#### 5. Redt lijn 109 en halteer in Donderen

Lijn 109 tussen Assen en Groningen Zernike dreigt eind dit jaar te verdwijnen. Deze bus wordt nu al gepresenteerd als "extra bus die in rustige periodes kan vervallen". Er zitten echter voldoende reizigers in deze bus. Deze passen op veel momenten niet in een 8 persoons busje. Bovendien rijdt er tussen Vries en Peize geen andere bus. Er is verder kans op reizigersgroei door deze bus ook te laten halteren in Donderen wat nu zonder te stoppen wordt doorkruist. Dit dorp heeft op dit moment hierdoor geen OV-verbinding. Ook verwachten wij reizigersgroei als deze bus ook buiten de spits elk half uur zou gaan rijden. Het is tenslotte ook een optie om in de rustige uren deze bus niet verder te laten rijden dan Peize en daar aan te sluiten op Q-link 4 die elk kwartier rijdt. Reizigers stappen liever over dan dat er helemaal geen bus is. Kortom: veel mogelijkheden voor reizigersgroei in plaats van het wegsaneren van het OV!

#### 6. Vaker bus in Eelde

De meeste bussen in- en rond de stad Groningen rijden tenminste elk kwartier. Lijn 9 naar Eelde rijdt echter slechts twee keer per uur. Het aantal reizigers op deze lijn kan sterk groeien als deze busdienst wordt uitgebreid tot een kwartiersdienst, in ieder geval in de brede spits.

7. **Tynaarlo weer bereikbaar door halte langs de snelweg**

De bus stopt niet meer in Tynaarlo. Reizigers moeten hierdoor 2,5 kilometer lopen naar Vries. Over de A28 rijdt echter hoogfrequent Q-liner 312 tussen Assen en Groningen. Deze passeert op 1 kilometer van het dorpscentrum. Bouw hier daarom een halte op de snelweg naast de in- en uitvoegstrook. Zo kan Q-liner vlot doorrijden en krijgt Tynaarlo zijn OV-verbinding terug! Op dezelfde manier kan ook een halte bij De Punt worden gerealiseerd. Hier stopt weliswaar lijn 50 maar een halte voor de Q-liners direct aan de snelweg kan reizigers uit Glimmen veel nieuwe reismogelijkheden geven.

8. **Doorstroming bussen oost-west corridor Emmen verbeteren**

Veel bussen lopen in Emmen vast op de belangrijke oost-west corridor rond het station: de drukke Boermarkeweg ten oosten van het station en de Weerdingenstraat ten westen van het station. De provincie kan deze route sneller en betrouwbaarder maken door de gemeente Emmen een subsidie te geven voor herinrichting van deze wegen. Langs de Boermarkeweg is een vrije busbaan de beste oplossing en ook goed inpasbaar. Bij de Weerdingenstraat is een herinrichting nodig waarbij vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd en het aantal kruisende bewegingen van auto's wordt beperkt (bijvoorbeeld door het onmogelijk maken van linksafslaand verkeer van/naar één of meerdere zijstraten). Zo wordt de verkeerssituatie voor fietsers en overstappende OV-reizigers veiliger en kunnen bussen én auto's beter doorstromen. Ook is het nodig om de bushaltekomen in de Weerdingenstraat te verlengen zodat er tegelijkertijd meerdere bussen kunnen halteren. Nu is de situatie vaak onoverzichtelijk voor reizigers waardoor ze de bus missen. Ook gebeurt het vaak dat bussen die wachten tot ze kunnen halteren het doorgaande autoverkeer blokkeren. Idealiter krijgen bussen richting Groningen en Hoogeveen en Assen tenslotte een eigen voorsorteerstrook bij de kruising met de Hondsrugweg zodat ze met voorrang het kruispunt kunnen passeren.

9. **Nieuwe Q-liner Hoogeveen-Emmen-Meppen (Duitsland)**

Nu rijdt 1x per uur Qbuzz lijn 27 tussen Hoogeveen en Emmen. Deze doet er ongeveer 1 uur over en volgt een lange route via Oosterhesselen en Aalden. Het is belangrijk dat deze dorpen OV houden. Een nieuwe rechtstreekse Q-liner over de A37 en N34 kan in aanvulling daarop zo'n 20 minuten sneller zijn. In het verleden is een Q-liner op deze verbinding opgeheven omdat deze financieel niet uit kon. Deze reed echter maar 1x per uur. Wij stellen voor deze verbinding in ieder geval in de brede spits (7 tot 10 uur en 15-19 uur) weer te rijden, maar dan 2x per uur. Een verbinding die twee keer per uur wordt geboden is voor reizigers veel aantrekkelijker. Wij verwachten dat dit zoveel reizigers zal trekken dat deze bus uiteindelijk de hele dag kan rijden. Deze bus zou ook kunnen doorrijden naar het Duitse Meppen. Eind 2022 is deze bus verdwenen vanwege te weinig reizigers. Deze bus reed echter maar een paar keer per dag en dat is niet aantrekkelijk voor reizigers. Bovendien was de OV-chipkaart niet geldig. Nu is er geen directe OV-verbinding meer tussen Emmen en het Duitse Meppen. Op dit moment duurt een reis van Emmen naar Meppen (circa 35 kilometer) hierdoor met het OV zeker 3 uur terwijl dit met de auto in 40 minuten kan. Vanaf Meppen vertrekken elke twee uur de Intercity's richting Emden en Keulen en elk uur de Regional Express Emden-Münster. Door een busverbinding Emmen-Meppen die goed aansluit op de treinen wordt Drenthe dus veel beter aangesloten op het Duitse OV-netwerk.

10. **Nieuwe Q-liner Emmen-Drachten**

De OV-reiziger moet nu nog omreizen via Groningen (!) en is 1 uur en drie kwartier onderweg. Met een rechtstreekse Q-liner zou dit in 1 uur kunnen. Als deze bus in de spits 4x per uur rijdt en buiten de spits tenminste 2x per uur kan deze concurrerend worden met de auto. Ook zouden Beilen en Oosterwolde dan een veel betere OV-ontsluiting krijgen.

11. **Hogere frequentie en samenvoegen lijn 22 en 25**

Als de nieuwe Q-liner Emmen-Drachten wordt gerealiseerd dan kan de buslijn Assen-Beilen-Emmen (lijn 22) eindigen bij OV-hub Zweelo. Reizigers van/naar Emmen kunnen dan daar overstappen op de Q-liner. Dit geeft ruimte om lijn 25 (Coevorden-Zweelo) die nu alleen in de ochtendspits en in de middag rijdt vaker te laten rijden. Door deze lijn te koppelen aan lijn 22 kan dan bovendien een rechtstreekse verbinding van Coevorden naar Beilen en Assen ontstaan. Deze bus sluit dan ook in Coevorden beter aan op de treinen. Onze wens is dat de nieuwe gecombineerde buslijn 22/25 de hele dag elk half uur rijdt. Zo worden dorpen als Westerbork, Orvelte en Oosterhesselen veel beter ontsloten.

## 12. **Stadsdienst Emmen**

Verleng de stadsdienst Emmen Rietlanden (lijn 3) een paar honderd meter naar station Emmen Zuid en laat de bussen daar aansluiten op de treinen.

## 13. **Zuidwolde in het weekend**

Zuidwolde is in het weekend alleen bereikbaar vanaf Hoogeveen en Meppel (lijn 34) omdat lijn 31 (Hoogeveen-Dedemsvaart) dan niet rijdt. Laat lijn 31 daarom ook in het weekend rijden, in ieder geval tussen Dedemsvaart en Zuidwolde. Onderzoek of op werkdagen een hoogwaardige busverbinding mogelijk is tussen Hoogeveen, Zuidwolde, Dedemsvaart, Ommen, Lemelerveld en Raalte. Nu zijn er in dit hele gebied alleen enkele oost-west buslijnen en enkele buurtbussen.

## **Trein**

### 1. **Nachttrein**

Introduceer een extra nachttrein in het weekend op alle stations in de provincie die rond 2 uur uit Zwolle vertrekt richting Assen en Emmen en uit Groningen richting Assen en Zwolle.

### 2. **Nedersaksenlijn Enschede/Zwolle-Emmen-Groningen**

Werk de plannen voor de Nedersaksenlijn samen met de provincies Overijssel en Groningen verder uit in een concreet plan waarbij stapsgewijs de bestaande verbindingen worden versneld, capaciteit wordt uitgebreid en de ontbrekende schakel Emmen-Stadskanaal-Veendam wordt gerealiseerd. Voor Overijssel en Drenthe is de eerste wenselijke verbetering de verdubbeling van het spoor tussen Coevorden en Dalen (circa 5 kilometer). Zo wordt het mogelijk om 2x per uur een stoptrein te rijden en 2x per uur een sneltrein en krijgen Gramsbergen en Dalen 2x per uur een verbinding met Zwolle en Emmen in plaats van de huidige uursdienst. Door het realiseren van de ontbrekende schakel Emmen-Stadskanaal-Veendam wordt Drenthe beter ontsloten en ontstaat een alternatieve route voor reizigers bij verstoringen tussen Groningen, Assen en Zwolle.

### 3. **Vaker tussen Groningen, Assen en Zwolle**

Dit najaar worden afspraken gemaakt in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet over het aantal treinen tussen Groningen, Assen en Zwolle. Nog onduidelijk is of en met welke frequentie deze verbinding wordt opgenomen in de hoofdrailnetconcessie. De open toegang aanvraag van Arriva bij de Autoriteit Consument en Markt toont aan dat er meer mogelijk is dan momenteel wordt aangeboden. Wij verwachten dan ook dat de provincie een duidelijk signaal richting het ministerie uitspreekt zodat de reizigers hogere frequenties krijgen.

### 4. **Hef knelpunt Zwolle-Meppel op**

Een knelpunt voor de bereikbaarheid van de noordelijke provincies is het traject Zwolle-Meppel. Station Meppel is niet berekend op het feit dat hier kort achter elkaar meerdere treinen moeten passeren. Vanuit de Tweede Kamer is enkele tientallen miljoenen euro beschikbaar gesteld voor maatregelen. Waarschijnlijk moet hier nog geld van de regio bij om te komen tot een robuuste oplossing waarin de treinen uit Groningen en Leeuwarden elkaar niet meer hinderen. Hiervoor is het nodig dat er vier sporen komen vanaf station Meppel tot de splitsing van de trajecten in plaats van de huidige twee, een extra perron en mogelijk een vrije kruising. Het spoor tussen Meppel en Zwolle kan daarnaast betrouwbaarder worden door het opheffen van spoorwegovergangen (minder risico op storingen en ongelukken). Lobby hiervoor bij het Rijk samen met de andere noordelijke provincies.

### 5. **Versnellen van spoorverbinding met Zwolle**

Onderzoek welke kosteneffectieve maatregelen er mogelijk zijn om de reistijd op het traject Groningen-Assen-Zwolle te verkorten. Dit kan bijvoorbeeld door verhoging van de baanvaksnelheid naar 160 of 200 km/uur op delen van het traject waar dit mogelijk is. Hiervoor is mogelijk het saneren van spoorwegovergangen nodig. Dit is ook goed voor de autobereikbaarheid en maakt het spoor veiliger.