

Amersfoort, 12 april 2023

Aan: gekozen Statenleden

Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Flevoland 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 Flevoland. 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 Flevoland 2023-2027

Bus

1. Lelyliner Heerenveen – Emmeloord – Lelystad tot komst van Lelylijn

Zolang de Lelylijn nog niet is gerealiseerd is een goede busverbinding nodig tussen de Heerenveen, Emmeloord en Lelystad: de Lelyliner. De bestaande busverbinding kan worden verbeterd door terugkeer van de rechtstreekse bus zodat reizigers niet meer hoeven over te stappen in Emmeloord. De verbinding kan sneller worden als deze doorgaande bussen zoveel mogelijk op de A6 blijven rijden. Dit kan door bij de bestaande hubs in Lemmer en Joure haltes direct langs de snelweg te realiseren op een verbrede vluchtstrook. Ook in Emmeloord is een dergelijke aanpassing mogelijk maar omdat dit gevolgen heeft voor alle buslijnen en ook gebiedsontwikkeling kan dit het beste worden bekeken in het licht van de nog te maken tracékeuze voor de Lelylijn.

Zorg ook dat de bussen van/naar Emmeloord in Lelystad aansluiten op de eerste en laatste intercity naar/van de Randstad. Op dit moment moeten reizigers naar Emmeloord uiterlijk 22:38 uur uit Amsterdam Centraal vertrekken om nog thuis te kunnen komen. Dit zou tenminste een uur later moeten worden.

2. 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 Hilversum. De reistijd Zeewolde-Science Park met het OV is hierdoor nu 1,5 uur. Door lijn 200 te laten rijden vanaf Zeewolde (ook buiten de spits) kan dat teruggebracht worden tot iets meer dan 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 en vanuit Zeewolde naar Hilversum nodig. Een kwartierdienst in alle richtingen is dan zeker haalbaar.

3. Zeewolde/Almere Hout – Almere Centrum 's avonds en in het weekend beter verbinden

In avonduren en in het weekend rijdt op dit moment lijn 159 niet tussen Almere Centrum, Zeewolde en Harderwijk, rijdt lijn 160 tussen Almere Centrum en Zeewolde slechts 1x per twee uur en rijdt lijn 326 niet tussen Almere Centrum en Huizen. Hierdoor zijn Zeewolde en Almere Hout vanuit 't Gooi, Almere Centrum en Amsterdam vrijwel onbereikbaar. Dit is een zeer onwenselijke situatie. Door de door ons voorgestelde lijn 200 ook 's avonds en in het weekend te rijden van Zeewolde naar Hilversum en op deze momenten ook lijn 326 van Almere naar Huizen te rijden wordt de bereikbaarheid van Zeewolde en Almere Hout sterk verbeterd.

4. Beter stadsdienst in Dronten

Lelystad kent met 78.000 inwoners 10 stadslijnen (waarvan 4 in één richting) die op werkdagen elk half uur rijden. Op 1 lijn na rijden alle lijnen ook in het weekend. Daarnaast zijn er ook nog 2 buurtbussen. Dit staat in schril contrast met Dronten dat met 41.000 inwoners slechts 2 stadslijnen kent die beiden maar één keer per uur en in één richting rijden. Eén van deze lijnen rijdt in de daluren zelfs niet en in het weekend rijden ze beide niet. Dit is een ongekend laag kwaliteitsniveau van het OV. Eind dit jaar worden deze laatste stadslijnen ook wegbezuinigd. Er komen twee buurtbussen welke ook op zaterdag gaan rijden en ook Dronten West zullen ontsluiten. Dat is een kleine verbetering. Maar door de lage frequentie is het nog steeds voor veel reizigers niet aantrekkelijk.

5. Beter streekvervoer rond Dronten

Ook het streekvervoer in Dronten is onvoldoende aantrekkelijk. De lijnen 146 (Dronten – Swifterbant – Emmeloord) en 147 (Dronten – Biddinghuizen – Harderwijk) rijden binnenkort altijd volgens de vakantiedienstregeling 1x per uur. De extra ritten tijdens de spits vervallen. Er is dan geen halfuurdienst meer en dit zal leiden tot minder reizigers. Om aantrekkelijk te zijn voor reizigers zouden beide lijnen juist altijd 2x per uur moeten rijden, ook in het weekend en zou lijn 146 op zondag ook moeten rijden tussen Swifterbant en Emmeloord.

Wij zijn wel blij dat lijn 145 (Lelystad – Swifterbant) en lijn 143 (Dronten-Kampen) worden samengevoegd tot één doorgaande lijn 143 (Lelystad – Swifterbant – Dronten – Kampen) en dat deze 7 dagen per week de hele dag 1x per uur gaat rijden. Dit is met name op zondag een verbetering omdat hiermee een verbinding ontstaat tussen Dronten en Emmeloord via een overstap in Kampen. Het is wenselijk dat deze bus elk half uur gaat rijden. Tenslotte is het wenselijk dat er elk half uur een verbinding vanuit Dronten met Elburg (en bij voorkeur ook station 't Harde) komt zodat de Noordwest Veluwe bereikbaar wordt.

6. Beter OV in Almere Hout

Verleng de AllGo stadsbus M8 Almere Centrum – Nobelhorst zo spoedig mogelijk naar Almere Hout over de Kievitsweg zodat ook deze stadswijk frequent OV krijgt en bouw nooit meer een woonwijk zoals Oosterwold waar niet nagedacht is over een goede OV-ontsluiting. Zorg dat er rond de haltes van de verlengde M8 in hogere dichtheden wordt gebouwd om voldoende reizigers voor deze lijn te trekken. Andere buslijnen in Almere laten zien hoe succesvol dit kan zijn.

7. Enkhuizen – Lelystad

Er ontbreekt een OV-verbinding tussen Lelystad en Enkhuizen via de Houtribdijk. Alleen in de ochtendspits rijdt er één keer een bus van Enkhuizen naar Lelystad. In de middagspits rijdt deze bus weer terug naar Enkhuizen (lijn 650). Omreizen via Amsterdam maakt de reis ruim een uur langer dan een rit met de auto. In het verleden toen er nog een bus reed via de Houtribdijk werd deze weinig gebruikt. Toen was er echter nog geen Hanzelijn. Door een bus in Lelystad aan te laten sluiten op treinen van/naar Zwolle en in Enkhuizen op de treinen van/naar Hoorn kan de drukte van Amsterdam vermeden worden en heeft de reiziger een snellere route tussen deze gebieden. Daarnaast kan deze buslijn Batavia Stad aandoen waardoor ook bezoekers uit de kop van Noord-Holland voor het OV kunnen kiezen.

Trein

1. OV fiets op elk station

Nog niet op alle stations in Flevoland is de OV-fiets beschikbaar. De reiziger moet hier op kunnen rekenen en daarom moeten Almere Poort, Almere Parkwijk, Almere Muziekwijk, Almere Buiten en Almere Oostvaarders een uitgiftepunt krijgen.

2. Opknappen stations

Station Almere Muziekwijk verdient een opknapbeurt. Perrons zijn voor reizigers in een rolstoel alleen bereikbaar met een hellingbaan. Plaatsing van liften is wenselijk. Bij station Almere Parkwijk ontbreken fietsenstallingen aan de zuidzijde van het station. Bij Almere Poort groeit het aantal fietsen snel en ontbreekt een fietsenstalling aan de oostzijde van het station.

3. Nachttrein

Introduceer een nachttrein in het weekend op alle stations in de provincie. Lobby bij het Rijk voor opname van deze nachttrein in de vervoerconcessie hoofdnet die dit najaar wordt vastgesteld. Wij zien ook vervoersvraag naar een dagelijkse Nachtsprinter. Flevoland is steeds meer een uitvalsbasis voor arbeidskrachten in de Randstad die werken in ploegendiensten en daarom ook 's nachts vervoer nodig hebben. Breng in beeld waar reizigers in de nacht heen moeten. Een verbinding met Schiphol ligt voor de hand maar mogelijk is er ook voldoende vervoersvraag richting Amsterdam Centraal en/of Utrecht Centraal. De combinatie van nachttrein en fiets zorgt voor een goede basisbereikbaarheid voor een groot deel van de polder.

4. **Verdubbeling spoor Almere**

De treinen in Flevoland worden steeds drukker, maar ruimte voor extra treinen is er nauwelijks. Het spoor in Flevoland zit vol en de snel- en stoptreinen zitten elkaar in de weg. De komende jaren moet de snelheid en de frequentie op het spoor in Flevoland omhoog om de groeiende behoefte aan mobiliteit het hoofd te bieden. De meeste reizigers verplaatsen zich niet meer dan 40 kilometer heen en terug per dag. Om dat beter te faciliteren moet het spoor worden verdubbeld tussen Almere Poort en Almere Oostvaarders en rond Diemen. Ook is een vrije kruising nodig bij station Hilversum. Dit is noodzakelijk omdat het huidige spoor te weinig Sprinters kan verwerken rond Almere, Weesp en Hilversum. Enkele Sprinters moeten nu al door drukte op het spoor op station Weesp 8 minuten wachten voordat ze kunnen doorrijden waardoor reistijden vanuit Flevoland onnodig lang zijn. Ook is het nu niet mogelijk elk kwartier te rijden tussen Almere en Hilversum.

Indien het spoor niet wordt uitgebreid zal Flevoland weliswaar extra treinverbindingen krijgen richting Weesp, maar zal tegelijkertijd de Intercity naar Amsterdam Centraal verdwijnen. In dit scenario rijden naar Amsterdam Centraal alleen nog Sprinters en naar Amsterdam Zuid alleen nog Intercity's. Rover steunt de komst van extra Sprinters van harte, maar is van mening dat Almere ook een Intercity-verbinding met Amsterdam Centraal dient te houden. Door de spoorverdubbeling kan de frequentie van de Sprinters omhoog, blijven Intercity's behouden en kunnen deze sneller gaan rijden. Wij gaan er vanuit dat u zo nodig ook financieel hieraan bij zult dragen gezien het grote belang voor de provincie. Wij roepen u daarnaast op om bij NS en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan te dringen op de snelle komst van ICNG naar Flevoland en samen met de noordelijke provincies te lobbyen voor de noodzakelijke aanpak van station Meppel.

5. **Lelylijn**

De Lelylijn biedt een nieuwe internationale verbinding van de Randstad richting Noord-Duitsland en Scandinavië en kan de reistijd tussen Flevoland en Groningen en Friesland aanmerkelijk korter maken. We zijn ons bewust dat de aanleg van deze lijn een lange adem nodig heeft. Realisatie zou ook gefaseerd kunnen door eerst alleen het tracé van Lelystad tot aan Emmeloord of Heerenveen aan te leggen. Hierdoor wordt het voor forenzen tussen de Noordoostpolder en Almere/Amsterdam veel aantrekkelijker om te kiezen voor het OV.