

Amersfoort, 13 april 2023

Aan: gekozen Statenleden
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Fryslan 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 debat-avond? Neem dan gerust contact met ons op! U kunt hiervoor bellen of mailen met de regio-coördinator van Rover voor de provincie Fryslan. 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 Fryslân 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 Grou-Jirnsum, Akkrum, Wollega, Harlingen, Harlingen Haven, Franeker, Dronryp, Deinum, mantgum, IJlst, Workum, Hindeloopen, Koudum-Molkwerum, Stavoren, Sneek Noord, Leeuwarden Camminghaburen, Hurdegaryp, Feanwalden, De Westereen en Buitenpost. Ook op belangrijke OV-hubs als Drachten Knobeldorfsplein, Lemmer, Dokkum en Bolsward zijn deelfietsen wenselijk.

2. Maak vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig

In Fryslân brengt het belbusstelsel de Opstapper je van haltes in de buurt naar haltes van de reguliere buslijnen. Dit aanbod moet laagdrempeliger om voor reizigers een goed alternatief te kunnen zijn:

- **24 uur per dag aanmelden met een app:** Reserveren van Opstapper kan nu alleen telefonisch of per e-mail. Er wordt in reisplanners ook verwezen naar een reserveringsoptie op arriva.nl, maar deze is onvindbaar. Zorg dat reizigers rechtstreeks vanuit de reisplanners een Opstapper kunnen reserveren.
- **Aansluitgarantie:** Biedt op de hubs een aansluitgarantie op het reguliere openbaar vervoer.
- **Korte aanmeldtijd:** Reserveren kan tot maximaal 1 uur van te voren. Als de taxi in de buurt is zou tot het laatste moment moeten kunnen worden gereserveerd
- **Betaalbaarheid:** De Opstapper kost €2,50. Voor €4 extra word je tot het afgesproken adres gebracht. Dit is relatief duur in vergelijking tot het opstaptarief en kilometertarief van het reguliere openbaar vervoer.
- **Maak tarieven inzichtelijk:** De Opstapper staat in reisinformatiesystemen, maar tariefinformatie ontbreekt in de planner op bijvoorbeeld 9292.nl.
- **OV-chipkaart:** De gebruiksvriendelijkheid van de Opstapper zou sterk verbeteren als de OV-chipkaart (en de opvolger: de OV-pay pas) kan worden gebruikt.

3. Samenwerken met buurprovincies voor betere abonnementen

Met Dal Voordeel Noord-Nederland laten de noordelijke provincies goed zien dat over concessiegrenzen heen samen kan worden gewerkt als het gaat om abonnementen. Een dergelijke samenwerking is er echter niet voor de abonnementen Altijd Korting Scholier en Altijd Vrij. De reiziger wil van A naar B en kijkt niet naar concessiegrenzen. Wij vragen u daarom bij de vervoerders te regelen dat ook deze abonnementen beter worden afgestemd op de vervoerbehoefte van de reiziger.

Wij vragen u voor abonnementen ook samenwerking te zoeken met Noord-Holland. Over de Afsluitdijk rijdt nu 1x per uur Q-liner 350 van Arriva. De zoneabonnementen in Noord-Holland van Connexxion zijn echter niet geldig in deze bus, maar wel bij alle andere vervoerders in Noord-Holland. Reizigers die in bijvoorbeeld Den Oever overstappen van lijn 350 op een bus van Connexxion zijn hierdoor duur uit. Q-liner 350 wordt veel aantrekkelijker voor reizigers als de provincies qua abonnementen beter samenwerken. Dan kan hopelijk ook de frequentie van deze verbinding worden verhoogd van 1 naar 2x per uur.

4. Sneller over de snelweg door aanpassing haltes en gebruik vluchtstrook

Het succes van de Q-liner verdient verdere uitbouw met meer lijnen, hogere frequenties en kortere reistijden. Realiseer daarvoor gebruiksvriendelijke haltes direct langs de A7 in plaats van onderaan afritten. Dit kan veilig als er voldoende bufferruimte is met de rijbaan en kan veel reistijdwinst en reizigersgroei opleveren. Kansrijk lijkt de halte bij Carpoolplaats Lemmer in zuidelijke richting. Wel zal hiervoor het A7 viaduct moeten worden verbreed. In buurprovincie Groningen is een quick-win mogelijk bij P&R Leek. Dit zou de reistijd tussen Drachten en Groningen snel korter kunnen maken. Zorg ook dat de bus bij files de vluchtstrook mag gebruiken, bijvoorbeeld tussen Drachten en Heerenveen en tussen Groningen en Marum. Op deze manier kan het aantal reizigers groeien in de periode tot realisatie van de Lelylijn.

5. **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.

6. **Aantrekkelijke hubs**

Het station van Heerenveen is verouderd. Pluspunt is dat het perron waar alle bussen halteren overdekt is. Het busstation is echter ook donker en in avonduren onprettig. Het perron voldoet ook niet aan de toegankelijkheidseisen. Aan de westzijde van het spoor zijn te weinig fietsenrekken. Deze zijn bovendien niet overdekt. Rond het station is veel ruimte om functies toe te voegen wat ook kan bijdragen aan de groei van het aantal OV-reizigers. Ook andere haltes in Heerenveen kunnen en opknapt gebuiken. De belangrijke halte Oost/A32 heeft slechts een klein bushokje en geen bankjes om te wachten, te weinig fietsenrekken en ligt net als het busstation in een versteende omgeving. Aanplant van groen kan deze halte veel aantrekkelijker maken.

7. **Bedrijventerreinen en woonwijken beter bereikbaar door extra haltes**

Het bedrijventerrein De Haven in Drachten heeft alleen een bushalte in de uiterste zuidoosthoek van lijn 13. Maak ook een halte bij De Bolder en De Hemmen zodat meer bedrijven op loopafstand een halte hebben. De woonwijken De Trisken en Himsterhout in Drachten hebben samen slechts één bushalte. Voor sommige bewoners is de dichtstbijzijnde bushalte hierdoor op meer dan 800 meter. De oude bushalte in De Trisken ligt er nog. Laat lijn 304 en 314 vanaf het eindpunt één halte verder rijden zodat alle inwoners van deze wijken een halte binnen 400 meter hebben. In Heerenveen komt er geen enkele bus in de nieuwbouwwijk Skoatterwald en Oranjewoud. Door de route van lijn 17 aan te passen kunnen beide wijken worden bediend.

8. **Vaker naar Stiens**

Overdag rijdt 5x per uur een bus tussen Leeuwarden en Stiens. Daarnaast rijden nog de snelbussen naar Holwerd die niet stoppen in Stiens. 's Avonds rijdt slechts 1x per uur een bus op dit traject. In Leeuwarden komt 2x per uur de Intercity uit Zwolle aan. Op elke trein zou een bus moeten aansluiten naar Stiens. Daarnaast zouden de snelbussen één halte in Stiens langs de Brédyk kunnen krijgen.

9. **Heerenveen/Emmeloord – Drachten – Groningen 's avonds en in het weekend**

In het weekend en 's avonds rijden Q-liners Emmeloord-Groningen (Arriva 315/324) en Drachten-Groningen (Qbuzz 304/314) beiden 1x per uur in plaats van 2x per uur. De twee bussen die wel rijden (304/324) rijden een kwartier na elkaar. Hierdoor moeten reizigers drie kwartier wachten op de volgende bus. Ook Q-liner Heerenveen-Drachten rijdt in het weekend en 's avonds slechts 1x per uur. Een frequentie van 1x per uur tussen Emmeloord/Heerenveen en Drachten is te laag. Wij vragen u de frequentie op dit deel van het traject te verhogen en de vervoerders te verplichten beter samen te werken zodat de bussen die rijden tussen Drachten en Groningen goed gespreid over het uur rijden.

Trein

1. **Nachttrein**

Introduceer een nachttrein Leeuwarden-Groningen en Leeuwarden-Zwolle in het weekend welke stopt op alle stations.

2. **Spoorverdubbeling Dronryp – Franeker**

Door het spoor te verdubbelen kan de reistijd worden verkort tussen Harlingen en Leeuwarden. Dit zal meer reizigers trekken. Bovendien kan de halfuurdienst dan met twee treinstellen worden uitgevoerd in plaats van met drie. Hierdoor zullen de exploitatiekosten fors omlaag gaan.

3. **Elk half uur een regionale trein in het weekend**

Tussen Sneek en Leeuwarden en op de meeste stations tussen Leeuwarden en Meppel en tussen Leeuwarden en Groningen rijdt op zondag slechts 1 trein per uur. Op de eerste twee trajecten is dit ook op zaterdag het geval. Wij pleiten ervoor op deze trajecten ook in het weekend 2 treinen per uur per richting aan te bieden. Dit voorkomt ook lange overstaptijden op bussen die in het weekend minder frequent rijden.

4. **Sneller tussen Leeuwarden en Groningen**

De uitbreiding van het spoor tussen Leeuwarden en Groningen heeft de komst van een tweede sneltrein mogelijk gemaakt. Toch is deze lijn nog kwetsbaar omdat delen van het traject nog enkelsporig zijn. Door in Fryslân het spoor tussen Leeuwarden en Feanwâlden te verdubbelen en in Groningen het spoor tussen Grijpskerk en Zuidhorn kan de sneltrein een echter Intercity worden en wordt het risico op een sneeuwbaaleffect bij verstoringen beperkt.

5. **Vaker Heerenveen – Leeuwarden en rechtstreeks naar Buitenpost**

Door een extra zijperron op station Leeuwarden te bouwen kunnen de stoptreinen Groningen-Leeuwarden doorrijden naar Heerenveen. Hierdoor kunnen alle stations tussen Heerenveen en Leeuwarden 4x per uur een Sprinter krijgen en daarnaast kan 2x per uur de Intercity Leeuwarden-Zwolle blijven rijden. Bovendien hoeven zo minder reizigers over te stappen op station Leeuwarden en dat zal leiden tot groei van het aantal reizigers.

6. **Vaker tussen Leeuwarden en Zwolle**

Dit najaar worden afspraken gemaakt in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet over het aantal treinen tussen Leeuwarden 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 uitsprekt zodat de reizigers hogere frequenties krijgen.

7. **Nieuwe stations: Leeuwarden Werpsterhoeke en Heerenveen Thialf**

Zet de plannen voor station Leeuwarden Werpsterhoeke door en laat de Sprinters voortaan ook stoppen op het bestaande evenementenstation Heerenveen Thialf zodat Heerenveen Zuid beter bereikbaar wordt.

8. **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.

9. **Versnellen van spoorverbinding met de Randstad én Zwolle**

De Lelylijn biedt in combinatie met de Wunderline een nieuwe internationale verbinding van de Randstad richting Noord-Duitsland en Scandinavië, kan de reistijd tussen Fryslân en de Randstad aanmerkelijk korter maken en zorgt ook dat Fryslân voor deze verbinding niet meer compleet afhankelijk is van de kwetsbare flessenhals tussen Meppel en Zwolle. Daarnaast is ook onderzoek nodig welke kosteneffectieve maatregelen er mogelijk zijn om de reistijd op het traject Leeuwarden-Zwolle te verkorten. Dit kan bijvoorbeeld door verhoging van de baanvaknelheid 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.

Aandachtspunt zijn verder de 5 beweegbare bruggen tussen Leeuwarden en Meppel. Dit is het enige traject in Nederland met zoveel beweegbare bruggen. Voor Fryslân is het vaarverkeer van grote economische betekenis. Voor betere aansluitingen en versnelling van treinen en daarmee kortere reistijden zijn de bruggen echter een groot knelpunt. Door de brugopeningen is er momenteel feitelijk maar één dienstregeling mogelijk. Wij zijn daarom blij dat nu wordt ingezet op een aquaduct in het Van Harinxmakanaal. Als meer bruggen worden vervangen door een aquaduct kan de dienstregeling verder worden verbeterd. Wij vragen u ook onderzoek te doen naar de andere spoorbruggen te beginnen met de spoorbrug over het Prinses Margrietkanaal bij Grou.

10. **Automatische treinen**

De noordelijke nevenlijnen krijgen de komende jaren als eerste trajecten in Nederland ERTMS beveiliging ter vervanging van de oude ATB-systemen. Dit biedt veel kansen voor het noorden. Zo kan ERTMS worden gebruikt voor het automatisch rijden van treinen. Dit kan ter ondersteuning van de machinist zijn, maar het kan ook de machinist vervangen. Laat Noord-Nederland vooroplopen in deze innovatie. Het maakt railvervoer goedkoper en betrouwbaarder. Maak daarom één van de spoortrajecten in Noord-Nederland voor 2030 het eerste proeftraject waar dit wordt gerealiseerd. Lobby bij het Rijk om dit mogelijk te maken en stel hier zelf ook geld voor beschikbaar. Onder andere vraagt dit om het vervangen van spoorwegovergangen door tunnels of bruggen.

11. **Elektrificatie**

Behoudens op het traject Leeuwarden-Zwolle rijden alle treinen in Fryslân op diesel. Dit is niet duurzaam. Elektrische treinen zijn bovendien goedkoper in aanschaf en onderhoud, stiller en kunnen sneller optrekken. Streef daarom naar elektrificatie van in ieder geval het traject Leeuwarden-Groningen. Dan wordt het ook mogelijk om Intercity's om te leiden als er een verstoring is tussen Leeuwarden of Groningen en Meppel.