

Amersfoort, 13 april 2023

Aan: gekozen Statenleden

Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Groningen 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 Groningen. 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 Groningen 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 beschikbaar komt op de stations Baflo, Sauwerd, Bedum, Stedum, Loppersum, Delfzijl West, Warffum, Usquert, Uithuizen, Uithuizermeeden, Roodeschool, Kropswolde, Martenshoek, Zuidbroek, Scheemda, Bad Nieuweschans, Groningen Europapark en Grijskerk. Dit maakt de provincie beter toegankelijk voor recreatieve reizigers. Ook op belangrijke OV-hubs als Ten Boer, Leek en Stadskanaal zijn deelfietsen wenselijk.

2. Meer fietsenstallingen

Zorg op elke halte en hub voor voldoende fietsenrekken en monitor dit jaarlijks. Breidt in ieder geval het aantal stallingsplekken op station Groningen uit.

3. Sneller over de snelweg door aanpassing haltes

Het succes van Q-link en Q-liner verdient verdere uitbouw met meer lijnen, hogere frequenties en kortere reistijden. Realiseer daarvoor gebruiksvriendelijke haltes direct langs de A7 en A28 of op naast de vluchtstrook in plaats van onderaan afritten. Dit kan veilig als er voldoende bufferruimte is met de rijbaan en kan veel reistijdwinst en reizigersgroei opleveren. P&R Leek en P&R Haren zouden op deze manier kunnen worden vernieuwd. Voor P&R Leek zijn hiervoor geen aanpassingen nodig aan op- en afritten en worden loopafstanden naar de carpoolplaats voor reizigers die aankomen uit Groningen ook aanzienlijk korter.

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 Delfzijl en Winsum. 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. Verbeter bereikbaarheid Ter Apel

Reizigers tussen Veendam en Ter Apel moeten op dit moment in Stadskanaal overstappen en daar een half uur wachten. Biedt elk half uur een verbinding tussen Ter Apel en Stadskanaal die goed aansluit op de nieuwe spoorverbinding richting Groningen.

6. Redt lijn 109

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. Wij verwachten reizigersgroei als deze bus ook buiten de spits elk half uur zou gaan rijden

7. Vaker bus naar Eelde en Indische Buurt

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. Lijn 10 naar de Indische Buurt in Groningen Noord rijdt wel elk kwartier maar valt regelmatig uit. Gezien het aantal reizigers is het wenselijk de frequentie te verhogen naar 6x per uur. Zo kan het aantal reizigers verder groeien en wordt de wachttijd voor bestaande reizigers korter.

Trein

1. **Nachttrein**

Introduceer in het weekend een nachttrein vanuit Groningen in alle richtingen die nog om 1 uur vertrekt en richting Leeuwarden en Assen/Zwolle nog rond 2 uur vertrekt.

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

Tussen Groningen en Delfzijl, Groningen en Roodeschool, Zuidbroek en Bad Nieuweschans, Zuidbroek en Veendam en op de meeste stations tussen Groningen en Leeuwarden rijdt op zondag slechts 1 trein per uur. Tussen Groningen en Delfzijl en Zuidbroek en Bad Nieuweschans is dit ook op zaterdag het geval. Wij pleiten ervoor op elk station in de provincie ook in het weekend 2 treinen per uur per richting aan te bieden.

3. **Wunderline Groningen-Bremen verder uitbouwen**

Eind 2024 rijden er weer rechtstreekse treinen tussen Groningen en Bremen en tot 2030 wordt deze verbinding verder versneld. De geplande spoorverdubbeling tussen Scheemda en Winschoten gaat echter voorlopig niet door wegens een budgettekort. Rover pleit ervoor deze spoorverdubbeling wel te realiseren om zo de verbinding betrouwbaarder te maken en extra treinen mogelijk te maken. Ook moet de ondergrond van de baan op delen van het traject waar dit nog niet is gebeurd worden versterkt zodat treinen op het hele traject met 130 km/uur kunnen rijden.

4. **Eerste fase Nedersaksenlijn: zet door met Veendam-Stadskanaal**

Trek de spoorlijn Groningen-Veendam door naar Stadskanaal en Emmen. Zo wordt Groningen en Drenthe beter ontsloten en ontstaat een alternatieve route voor reizigers bij verstoringen tussen Groningen en Zwolle. De eerste stap is het heropenen van Veendam-Stadskanaal. De regio heeft 63 miljoen beschikbaar gesteld, maar het Rijk is nog niet over de brug gekomen voor de andere helft. Zet de lobby door voor een hogere Rijksbijdrage, maar wees ook bereid zelf extra te investeren zodat dit traject uiterlijk in 2027 wordt gerealiseerd.

5. **Opknopbeurt stationsomgeving Veendam en Winschoten**

De sociale veiligheid rond de stations Veendam en Winschoten moet worden verbeterd. Bij station Veendam is sprake van hangjongeren en vandalisme. Bij Winschoten wordt drugs gedeald. Bij beide stations moet daarnaast het aantal fietsenstallingen worden uitgebreid.

6. **Sneltrain Groningen-Delfzijl**

Door het spoor tussen Loppersum en Stedum te verdubbelen (circa 4 kilometer) wordt het mogelijk een sneltrain te introduceren tussen Groningen en Delfzijl.

7. **Sneller tussen Groningen en Leeuwarden**

De uitbreiding van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden heeft de komst van een tweede sneltrain mogelijk gemaakt. Toch is deze lijn nog kwetsbaar omdat delen van het traject nog enkelsporig zijn. Door in Groningen het spoor tussen Grijskerk en Zuidhorn en in Fryslân het spoor tussen Leeuwarden en Feanwâlden te verdubbelen kan de sneltrain een echte Intercity worden en wordt het risico op een sneeuwbaaleffect bij verstoringen beperkt. Een deel van deze spoorverdubbelingen is ook nodig om bediening van het nieuwe station Suikerzijde mogelijk te maken. Wij vragen dit nieuwe station meer naar het westen te bouwen zodat daar een aansluiting op buslijn 18 naar Zernike en P&R Hoogkerk mogelijk wordt.

8. **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.

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 Groningen en de Randstad aanmerkelijk korter maken en zorgt ook dat Groningen 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 Groningen-Assen-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.

10. 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.

11. 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.

12. Elektrificatie

Behoudens op het traject Groningen-Zwolle rijden alle treinen in Groningen 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-Winschoten-Ihrhove. Dan wordt het ook mogelijk om Intercity's om te leiden als er een verstoring is tussen Leeuwarden of Groningen en Meppel.

13. Spoor naar Zernike voor de toekomst reserveren

Door de spoorverbindingen van Groningen naar Roodeschool en Delfzijl om te leggen via de Zernike Campus langs de Friesestraatweg kan het hele OV-netwerk in Groningen efficiënter worden gemaakt en worden reistijden voor veel reizigers korter. Zorg dat voor dit tracé een ruimtelijke reservering wordt gemaakt.