

Amersfoort, 14 april 2023

Aan: gekozen Statenleden

Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Gelderland 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 op de stations Zutphen, Arnhem Centraal, Arnhem Velperpoort, Elst, Ede-Wageningen, Apeldoorn en Nijmegen. 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 Gelderland. 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 Gelderland 2023-2027

Algemeen

1. Actieve ontwikkelrol provincie en opbrengstverantwoordelijkheid

Rover verwacht van de provincie een meer actieve rol in het openbaar vervoer, zoals in Groningen/Drenthe of in de Duitse Verkehrsverbunden. Investeer in meer snelle verbindingen, behoud tegelijkertijd de bereikbaarheid van alle kernen. Draai de recente bezuinigingen op de dienstregeling terug. Zorg dat alle kernen ook de avonden en weekenden bereikbaar zijn. Ook dan zijn er mensen die naar hun werk moeten reizen. En wordt als provincie ook opbrengstverantwoordelijk. Dit past bij een meer actieve rol van de provincie. Het voorkomt ook dat een vervoerder minder rendabele lijnen of tijden schrapt. Zo komt er meer oog voor de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer: bereikbaarheid voor iedereen.

2. Nachttrein

Introduceer nachttrein in het weekend op alle stations in de provincie. Lobby bij het Rijk voor opname van deze nachttreinen in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet die dit najaar wordt vastgesteld en regel dit zelf in de regionale spoorconcessies.

Veluwe en Foodvalley

1. Valleilijn: elk kwartier en betere PR voor P&R

Op de Valleilijn rijden de treinen tussen Amersfoort en Barneveld Zuid elk kwartier, maar vanaf daar tot Ede-Wageningen slechts elk half uur. Investeer in spoorverdubbeling tussen Barneveld en Lunteren en een extra perron op station Ede Centrum om een kwartierdienst op deze drukke corridor mogelijk te maken. Het bord langs de A1 dat automobilisten moest verleiden bij Barneveld Noord over te stappen op de trein door het weergeven van de vertrektijd van de eerstvolgende trein is weggehaald. Plaats dat weer terug.

2. Busbanen Wageningen en Rhenen

In Wageningen lopen bussen vaak vast in het verkeer. Op het campusterrein is een vrije busbaan. Verleng deze busbaan op de route van lijn 303 naar het centrum. Buslijn 352 Arnhem – Wageningen loopt in de spits ook vaak vast in het verkeer. Op deze route is waarschijnlijk niet overal een vrije busbaan mogelijk. Maar de doorstroming kan wel worden verbeterd door bestaande busstroken te verlengen. In Rhenen ontstaan vaak files. Geef bussen op de kruispunten voorrang (regeling verkeerslichten en gebruik mini-busbanen) zodat bussen vlot de brug op- en af kunnen rijden.

3. Bussen rond Hoevelaken en Vathorst

Door de concessiegrens met Utrecht ontbreken logische verbindingen voor reizigers. Bus 101 Nijkerk-Amersfoort eindigt hierdoor nu bij station Amersfoort Vathorst. Reizigers voor het centrum moeten daar overstappen op de trein of op stadsbus lijn 5 die een lange route volgt door Vathorst en Schothorst. Het is wenselijk dat lijn 101 vanuit Nijkerk via de bustunnel onder de A28 bij Hooglanderven rechtstreeks doorrijdt naar Amersfoort Centrum. Deze bustunnel is speciaal voor lijnbussen aangelegd maar niet meer in gebruik. Ook zou lijn 203 vanuit Amersfoort Schothorst via de Hanzetunnel kunnen worden verlengd naar Hoevelaken en Nijkerkerkerveen. Zo kunnen deze kernen een aansluiting krijgen op de spoorlijn richting Zwolle en reizigers uit Vathorst kunnen dan in Hoevelaken de trein richting Barneveld en Ede nemen.

4. Hogere frequentie en vroeger vertrek treinen Nijkerk en Harderwijk

Steeds meer inwoners op de Veluwe forenzen naar de Randstad. Harderwijk (ca. 47.000 inwoners) en Nijkerk (ca. 43.000 inwoners) hebben momenteel slechts een halfuurdienst richting Utrecht. Dit is onaantrekkelijk. De extra 3^e en 4^e trein per uur in de spits rijdt door personeelstekorten tijdelijk niet. Deze extra treinen zouden zo snel mogelijk de hele dag moeten gaan rijden. Dit kan veel reizigers verleiden te kiezen voor de trein in plaats van de A28. Hiervoor is wel aanleg van een keerspoor nodig bij Harderwijk. Zonder dit keerspoor is de enige optie om door te rijden naar Nunspeet en daar te keren. Dit past alleen in de dienstregeling door de trein in één richting niet te laten stoppen in Nijkerk. Ook een extra stop in Putten of Ermelo is hierdoor onmogelijk.

Investeer daarom als provincie in dit keerspoor. Realiseer ook tussen Harderwijk en Utrecht bij een paar stations inhaalsporen. Dan wordt het mogelijk de vier Sprinters naar Harderwijk goed te spreiden over het uur, de extra Sprinters ook door te laten rijden naar Utrecht en kan de Intercity Utrecht-Amersfoort-Zwolle elk kwartier gaan rijden. Een quick-win zijn de verbindingen in het weekend. Op zondag kan je op dit moment niet eerder dan 8:09 uur aankomen op Utrecht Centraal vanuit alle stations op de Veluwelijn. Op zaterdag is dit een half uur vroeger. Dit is veel te laat voor reizigers die de trein in het weekend nodig hebben voor woon-werkverkeer. Op werkdagen komt de eerste trein om 6:39 uur aan.

5. **Bus én trein Barneveld – Apeldoorn**

De nieuwe wijk Bloemendal in Barneveld krijgt ruim 1500 woningen. Het is opgezet als duurzame wijk maar... heeft nauwelijks OV. Station Barneveld Noord is tien minuten fietsen en vanaf daar kunnen alleen Amersfoort en Ede snel worden bereikt. Naar Nijkerk gaat slechts 4x per dag een bus (lijn 687), de treinen naar Apeldoorn razen voorbij. Zorg dat vanaf de oplevering van de eerste woningen twee keer per uur een bus rijdt naar Voorthuizen. Laat daarnaast buslijn 102 Amersfoort-Voorthuizen-Apeldoorn zo snel mogelijk weer elk half uur rijden in plaats van elk uur anders is het risico groot dat reizigers afhaken en deze bus verdwijnt. Realiseer tenslotte in Barneveld Noord perrons voor treinen van/naar Apeldoorn. Hier kan dan 2x per uur een Intercity stoppen of een regionale trein die ook stopt in Stroe.

6. **Versnelling en frequentieverhoging spoor Amsterdam – Apeldoorn – Enschede**

Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer en Enschede zijn uitgegroeid tot plaatsen met ongeveer 100.000 inwoners of meer. In totaal wonen er in de gemeenten langs de lijn meer dan 1,1 miljoen inwoners. Dat zijn meer mensen dan er wonen in de provincies Groningen en Drenthe tezamen. De frequentie en de snelheid op spoorlijn Amsterdam-Enschede is niet van deze tijd. De 45 km tussen Amsterdam en Amersfoort wordt door de intercity's in 34 minuten afgelegd met één tussenstop. Dat is bijna net zo snel als de 45 km tussen Zutphen en Winterswijk, maar daar wel met een dieseltrein over enkelspoor, met 4 stops onderweg en 2 kruisingen. Door de halfuur frequentie hebben sommige reizigers bovendien overstaptijden van een kwartier of langer. De Intercity's op deze corridor moeten worden versneld en de frequentie van Intercity's op de hele corridor moet naar 4x per uur. Hiervoor zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk:

- spoorverdubbeling Amsterdam-Diemen, Amersfoort-Barneveld en Wierden-Almelo(-Hengelo) - ongelijkvloerse kruisingen bij Hilversum en Wierden.

7. **Ontsluit nieuwbouwwijken Harderwijk**

Het nieuwe stadsdeel Harderwijk Waterfront is niet ontsloten door openbaar vervoer terwijl hier een groot aantal bussen passeert richting Flevoland. Maak daarom een nieuwe halte langs de Knardijk zodat ook de nieuwe bewoners openbaar vervoer dicht bij huis hebben. Rijdt daarnaast lijn 101 Harderwijk-Amersfoort ook in daluren 2x per uur zodat de nieuwe woonwijken in Harderwijk Zuid ook goed worden ontsloten.

8. **Vaker snelbussen Harderwijk – Apeldoorn, Apeldoorn – Arnhem en Apeldoorn – Zwolle**

De snelbus Harderwijk-Apeldoorn (lijn 206) rijdt alleen in de spitsuren twee keer per uur. Breidt deze dienstregeling uit naar de hele dag. De reis van Harderwijk naar Arnhem duurt circa 1 uur en 40 minuten met de trein via Utrecht of Zwolle. Een route met de snelbus is ook mogelijk, maar duurt een paar minuten langer. Dit komt omdat er geen goede aansluiting is tussen de snelbussen Harderwijk-Apeldoorn (lijn 206) en Apeldoorn-Arnhem (lijn 302). Was deze aansluiting er wel dan was de reistijd circa 20 minuten korter. Zorg daarom voor een betere aansluiting.

Verhoog ook de frequentie van de snelbus Apeldoorn-Beekbergen-Arnhem (lijn 302) overdag van een halfuurdienst naar een kwartierdienst en in de avond en op zondag van een uurdienst naar een halfuurdienst, zodat deze bus voldoet aan de standaard voor hoogwaardig openbaar vervoer. Hiervoor is voldoende vervoervraag en de hogere frequentie zal extra reizigers trekken.

De snelbus Apeldoorn - Zwolle (lijn 201) rijdt elk half uur, maar niet 's avonds en in het weekend. Laat deze bus ook op deze momenten elk half uur rijden. Zo hebben reizigers vanuit de haltes in Apeldoorn altijd een snelle verbinding naar een groot aantal bestemmingen in Noord-Nederland door de vele aansluitingen in Zwolle. Dit bespaart tijd, geld en voorkomt een extra overstap op station Apeldoorn en station Deventer.

Rivierenland

1. **Betere spoorverbindingen rond Geldermalsen, Tiel en Kesteren**

Reizigers uit oostelijk Rivierenland richting Utrecht hebben in Tiel nu een lange overstap van circa 10 minuten. Dit komt omdat de dienstregeling van NS en Arriva door stukken enkelspoor niet op elkaar passen. Ook staat de trein van Tiel naar Utrecht 8 minuten stil in Geldermalsen om te kunnen invoegen in het drukke Intercity-verkeer. Een kwartierdienst van Tiel richting Utrecht is hierdoor ook niet mogelijk. Los deze knelpunten zo spoedig mogelijk op door het spoor te verdubbelen tussen Tiel en Wadenoijen (tussen Wadenoijen en Geldermalsen is er al dubbelspoor) en de bouw van een vrije kruising bij Geldermalsen. Een volgende stap na de introductie van de snelle kwartierdienst Tiel-Geldermalsen-Utrecht is verdubbeling en elektrificatie van het spoor tussen Tiel en Kesteren. Dan zouden in aanvulling op de Arriva-treinen de NS treinen door kunnen rijden van Tiel naar Kesteren.

2. **Behoud OV verbindingen naar alle dorpen**

De meeste dorpen in Rivierenland zijn slechts 1x per uur bereikbaar per bus. Deze buslijnen staan onder druk. Door de frequentie te verhogen naar 2x per uur wordt de bus aantrekkelijker voor meer reizigers. Verhoog bijvoorbeeld de frequentie van buslijn 146 Vianen-Culemborg naar twee keer per uur en in de spits naar elk kwartier. Zo krijgen de bewoners van de nieuwbouwwijk Parijsch aantrekkelijker OV.

3. **Sneller van Rivierenland naar Rhenen, Wageningen en Veenendaal**

Zorg vanuit Rivierenland voor een snellere verbinding naar Rhenen, Wageningen en Veenendaal. De bussen van Rhenen naar Tiel rijden slechts 2x per uur en via een lange route langs de dorpen (1x lijn 44 per uur via Maurik, 1x per uur lijn 45 via Ochten). Deze bussen sluiten in Tiel aan op de treinen naar Utrecht, maar in Rhenen is de overstap op de treinen van/naar Veenendaal circa 20 minuten. Om de OV verbinding van Rivierenland naar Rhenen, Wageningen en Veenendaal aantrekkelijker te maken is een kwaliteitssprong nodig. Een mogelijke oplossing voor westelijk Rivierenland is om lijn 45 tussen Rhenen, Kesteren en Tiel te versnellen en over de A15 te laten rijden met haltes direct aan de snelweg bij Echteld en Ochten en tegelijk de frequentie te verhogen naar 4x per uur. De kernen Echteld, IJzendoorn en Ochten zouden dan kunnen worden bediend door een aparte buslijn (bijvoorbeeld door buurtbus 237 uit Opheusden ook op deze route te laten rijden). Ook is het wenselijk dat lijn 45 ook in de latere avonden rijdt.

Voor oostelijk Rivierenland is een nieuwe buslijn Nijmegen – Renkum – Wageningen wenselijk met haltes direct langs de snelweg bij Beuningen, Ewijk, Herveld en Heteren. Dit maakt de reistijd Nijmegen-Wageningen circa een kwartier korter en de reistijd vanuit oostelijk Rivierenland zelfs 1 tot 2 uur korter.

4. **Bus Tiel – Buren – Culemborg vaker met betere aansluitingen**

De buslijn Tiel-Buren-Culemborg (lijn 46) rijdt slechts 1x per uur en niet 's avonds. Verhoog de frequentie naar 2x per uur zodat het voor reizigers aantrekkelijker wordt om voor het OV te kiezen. Onderzoek of in de avonden een vraagafhankelijk vervoersysteem mogelijk is zodat er dan ook twee reismogelijkheden per uur zijn en of er mogelijkheden zijn de bus te versnellen zodat er in Tiel een aansluiting ontstaat op de treinen van/naar Kesteren (nu is de bus net weg als trein aankomt en andersom) en in Culemborg de aansluiting op de treinen naar Utrecht betrouwbaar wordt (nu is de overstaptijd slechts 3 minuten) en op de treinen uit Utrecht mogelijk wordt (nu is de bus bij aankomst van de trein net 5 minuten weg).

5. **Bus Tiel – Druten vaker**

Lijn 42 tussen Tiel en Druten rijdt onregelmatig. In de ochtendspits 2x per uur, tussen de spitsen niet, in de middagspits elk uur en 's avonds een paar keer met intervallen van 1 tot 3 uur. Op zaterdag rijdt deze bus slechts 5x en op zondag 8x. Biedt deze verbinding op werkdagen elk half uur aan en in het weekend ten minste elk uur. Zo wordt ook de verbinding Tiel-Nijmegen veel aantrekkelijker want vanuit Druten rijden frequent bussen richting Nijmegen.

6. **Bus Geldermalsen – Haften – Gorinchem elk half uur**

De buslijn Geldermalsen-Gorinchem (lijn 47) rijdt 1x per uur. In de brede spits rijdt deze bus tussen Haften en Gorinchem 2x per uur. Om deze bus aantrekkelijker te maken voor reizigers is het nodig dat deze op werkdagen elk half uur gaat rijden op het hele traject.

Achterhoek

1. RegioExpres Winterswijk – Arnhem Centraal 2x per uur

De reistijd vanuit Winterswijk en Doetinchem naar Arnhem wordt met de komst van de RegioExpres 13 minuten korter en naar de Randstad en Nijmegen zelfs meer dan 20 minuten. De RegioExpres kan echter maar 1x per uur rijden. Om elk half uur te rijden is een vrije kruising nodig bij Arnhem Velperpoort. Deze vrije kruising is ook dringend nodig voor verhoging van het aantal ICE's en regionale treinen naar het Ruhrgebied. Maak het spoor in de Achterhoek echt klaar te maken voor de toekomst en lobby bij het Rijk om een financiële bijdrage.

2. Hogere frequentie en snellere treinen rond Zutphen

De reis Apeldoorn – Winterswijk duurt nu 1 uur en 5 minuten met een overstap van 13 minuten in Zutphen. In avonden rijdt in één richting 1x per uur een rechtstreekse trein die er 48 minuten over doet. Hiervoor worden tussen Zutphen en Apeldoorn stations overgeslagen. Door station Zutphen te verbouwen wordt het mogelijk om de hele dag een snelle rechtstreekse verbinding Apeldoorn-Zutphen-Winterswijk te bieden. Ook wordt het dan mogelijk de Sprinter Zutphen-Arnhem Centraal elk kwartier te rijden. Dit maakt deze verbinding veel aantrekkelijker voor reizigers.

3. Elk half uur een bus

De dorpen in de driehoek Deventer-Zutphen-Lochem zijn door bezuinigingen slechts 1x per uur bereikbaar met de bus. Deze frequentie is te laag. In het weekend rijden deze bussen bovendien niet en rijdt alleen een ringlijn (lijn 450) vanaf station Zutphen wat voor een deel van de reizigers extra reistijd betekent. Verhoog de frequentie van de lijnen 57 (Borculo-Lochem-Deventer) en 58 (Borculo-Lochem-Zutphen) naar twee keer per uur.

4. Vlinder Doetinchem ook 's avonds en in het weekend

De stadsdienst Doetinchem is sinds 2018 vervangen door het vraagafhankelijke vervoersysteem Vlinder. Reizigers die dit systeem gebruiken vanaf station Doetinchem hoeven niet van te voren te reserveren. Deze dienst rijdt echter alleen op werkdagen overdag. Hierdoor zijn grote delen van Doetinchem 's avonds en in het weekend niet bereikbaar met het openbaar vervoer. Een aantal woonwijken en bedrijventerreinen is bovendien niet aangesloten. Biedt daarom Vlinder ook 's avonds en in het weekend aan en rijdt ook naar Oude Doetinchemseweg, Keppelseweg en Verheulswijden.

5. Geen barrières bij de grens: regel de reisinformatie

Veel grensoverschrijdende bussen zijn niet terug te vinden in reisinformatiesystemen zoals 9292 terwijl ze vaak als enige Nederlandse haltes bedienen. Dit geldt bijvoorbeeld voor bushalte Winterswijk, Emmaschool aan de Vredenseweg. Zorg dat het grensoverschrijdende OV net zo makkelijk te vinden is als het binnenlandse OV.

6. Geen barrières bij de grens: Doetinchem – Emmerich – Nijmegen elk half uur

Tussen Doetinchem en 's-Heerenberg rijdt 2x per uur buslijn 24 een rit van 12 kilometer in 21 minuten. Tussen 's-Heerenberg en station Emmerich rijdt slechts 9 keer per dag een bus (lijn 91). Lijn 91 maakt in beide plaatsen een omweg en stopt op 12 haltes. Hierdoor is de reistijd 25 minuten voor een reisafstand van nog geen 7 kilometer. Ook is de OV-chipkaart in deze bus niet geldig. Dat is geen aantrekkelijk openbaar vervoer. Verleng daarom lijn 24 via de kortste route naar station Emmerich en biedt deze verbinding elk half uur. Dan kan lijn 91 vervallen. Idealiter wordt deze buslijn gecombineerd met lijn 58 Emmerich – Kleve – Nijmegen.

7. Geen barrières bij de grens: Enschede – Bocholt(– Wesel)

Bocholt (71.000 inwoners) en Wesel (60.000 inwoners) hebben geen goede verbinding met studentenstad Enschede. Welke route de reiziger ook kiest.

1. Vanuit Enschede kun je 2x per uur via Groenlo met de bus naar **Lichtenvoorde** (lijn 74). Vanaf Lichtenvoorde rijdt 1x per uur buurtbus 191 naar Aalten. Vanaf Aalten rijdt 1x per uur een bus naar Bocholt (lijn C11). Twee keer overstappen is voor reizigers een grote drempel. Wil de reiziger door met de trein naar Wesel? Dan is de overstaptijd 46 minuten! Maak daarom afspraken met de Duitse vervoerder om lijn C11 te verlengen naar Lichtenvoorde en Groenlo en in de spits naar Enschede en zorg dat deze bus in Bocholt aansluit op de trein.
2. Lijn 74 rijdt vanaf Lichtenvoorde door naar **Varseveld**. Vanuit Varseveld rijdt 1x per uur een buurtbus naar Dinxperlo (lijn 194). Vanaf daar rijdt 1x per uur een bus naar Bocholt (C7). De overstaptijd in Dinxperlo is echter 48 minuten! Maak daarom afspraken met de Duitse vervoerder voor een betere aansluiting in Dinxperlo.

- Vanuit Enschede kun je 2x per uur met de trein naar **Gronau**. Sinds kort rijdt vanaf daar 1x per uur een snelbus X80 naar Bocholt (X80). De overstap is echter 23 minuten! Deze bus biedt in Bocholt ook geen aansluiting op de trein naar Wesel. Maak daarom afspraken met de Duitse vervoerder over betere aansluitingen van lijn X80 in Gronau en Bocholt.

Arnhem/Nijmegen

- Vrije busbanen en busstroken rond kruispunten Arnhem/Nijmegen en P&R Malden**

Door het realiseren van eigen infrastructuur voor bussen in binnensteden en op belangrijke uitvalsroutes kan het busvervoer sneller en betrouwbaarder worden en daarmee efficiënter. Met name in de spits en op zaterdagmiddag loopt het busverkeer nu regelmatig vast in Nijmegen, Arnhem en Malden. Vertragingen lopen op tot meer dan een kwartier. Realiseer daarom een vrijliggende busbaan op de Sint Annastraat, de Oranjesingel en de Sint Canisiusingel in Nijmegen (lijn 300/331/58) en busstroken op de Apeldoornseweg in Arnhem (lijn 302/231, met name stad in vanaf de Rosendaelsche Golfclub bij de A12) en op de Rijksweg in Malden (lijn 83) en geef de bussen prioriteit bij verkeerslichten. Realiseren van deze busbaan en busstroken kan door het verminderen van het aantal rijstroken voor auto's. Zorg daarnaast ook voor verkeersdosering in Malden zodat deze route minder aantrekkelijk wordt voor auto's. Biedt tegelijk ook een alternatief door aanleg van een P&R aan de zuidkant van Malden bij de aansluiting van N844-N271 (dit is vlakbij afrit A73) en laat lijn 83 vanaf daar vaker rijden richting Nijmegen (elk kwartier en in de spits 6 tot 8x per uur). De aanleg van een bushalte op de Oranjesingel in Nijmegen bij de Van Schevichavenstraat kan het OV fors aantrekkelijker maken omdat zo de binnenstad veel beter wordt ontsloten vanuit Nijmegen Noord en Beek.
- Bus Rapid Transit Meijerij**

Studies naar een mogelijke verbreding van de A50 tussen Paalgraven en Bankhoef tonen aan dat dit de files niet oplost. Bovendien leidt dit tot een groei van het autoverkeer dat vervolgens vastloopt in de steden en dorpen. In het verstedelijkte gebied tussen 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Nijmegen liggen grote groeikansen voor het OV. Als hier een netwerk van snelle frequent rijdende bussen komt dan wordt de bus voor veel meer reizigers een aantrekkelijke keuze. Een dergelijk Bus Rapid Transit netwerk is rond steden als Groningen en Haarlem/Amsterdam al een groot succes. Wij zijn er van overtuigd dat veel automobilisten in de regio voor het OV zullen kiezen als bussen altijd gegarandeerd door kunnen rijden en gebieden ontsluiten die nu slecht zijn aangesloten op het OV.
- Gebruik vluchtstrook A73 en A50**

Zorg dat bussen op de snelweg altijd op snelheid de file kunnen passeren door het inrichten van een busbaan op de vluchtstrook. In de regio rijden nu al meerdere buslijnen via de snelwegen. Deze bussen hebben last van congestie. Dat is eenvoudig en goedkoop te lossen door het gebruik van de vluchtstrook voor het openbaar vervoer mogelijk te maken. Bijvoorbeeld op de A73 tussen Nijmegen en knooppunt Ewijk en op de A50 voor lijn 305 tussen Oss, Uden en Eindhoven en voor nieuwe buslijnen Nijmegen-Uden-Veghel en Nijmegen-Wageningen over de A50.
- Bereikbaarheid ziekenhuis Rijnstate Zevenaar**

Rijnstate in Zevenaar is slechts 1x per uur bereikbaar vanuit Arnhem en Tolkamer/Zevenaar met lijn 60. Op zaterdag vertrekt de laatste bus richting Tolkamer al rond 19 uur terwijl het bezoek tot 20 uur duurt. Op zondag rijdt de bus helemaal niet tussen Duiven, Zevenaar, Lobith en Tolkamer en is het ziekenhuis dus onbereikbaar met het OV. Een basisvoorziening als een ziekenhuis hoort 7 dagen per week goed bereikbaar te zijn met het OV. Buslijnen die maar 1x per uur rijden zijn sowieso voor veel reizigers niet aantrekkelijk genoeg. Daarom moet lijn 60 tenminste elk half uur gaan rijden en op zondag ook rijden tussen Duiven, Zevenaar, Lobith en Tolkamer.
- HOV Nijmegen – Grave – Uden: hogere frequentie en busstroken op Graafseweg**

De frequentie van lijn 99 Nijmegen-Grave-Uden is gehalveerd tot een halfuurdienst terwijl in de spits juist uitbreiding wenselijk is naar 6 tot 8x per uur zodat een hoogwaardige OV-verbinding ontstaat. Op het Brabantse deel (Uden-Grave) zijn enkele jaren geleden versnellingsmaatregelen genomen. Op het Gelderse deel krijgt de bus nog regelmatig vertraging. Realiseer daarom in beide richtingen een busstrook tussen station Nijmegen en de vrije busbaan bij Nijmegen Dukenburg. Dit kan door op delen van de weg éénrichtingsverkeer in te stellen voor auto's en het autoverkeer meer om het centrum heen te leiden. Hiervan profiteren ook de Breng-stadslijnen 2 en 331.

Geef bussen ook voorrang bij de verkeerslichten in Alverna en rondom de brug bij Grave (N324). Geef tenslotte de haltes een HOV-uitstraling met goede wachtvoorzieningen en voldoende fietsenstallingen.

6. **Koppel buslijnen in Grave voor rechtstreekse verbinding met Nijmegen**

Nog in het begin van deze eeuw waren er in het gebied meerdere doorgaande busverbindingen. Sindsdien zijn diverse buslijnen in Grave en Cuijk opgeknipt. Reizigers moeten overstappen wat zorgt voor minder reizigers. Concreet kunnen daarvoor de Arriva-lijnen 92 (Cuijk – Mill – Grave), 96 (Oss – Schaijk – Grave) en 238 (Boxmeer-Grave) aan Breng-lijn 9 (Grave-Overasselt-Nijmegen) worden gekoppeld. Bestuurlijke (concessie)grenzen moeten hierbij geen belemmering zijn. Lijn 99 bewijst dat dit kan want deze lijn wordt ook gereden door twee vervoerders.

7. **Bereikbaarheid Papendal in het weekend**

Bij Sportcentrum Papendal zijn juist in het weekend veel evenementen. Toch rijden buslijnen 105 (vanuit Barneveld) en 10 (vanuit Arnhem) juist dan 1x per uur in plaats van 1x per twee uur. Om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor automobilisten zouden deze bussen ook op zondag twee keer per uur moeten rijden.

8. **Fietsenstallingen**

Op meerdere stations in de regio is er een tekort aan fietsenstallingen. Dit geldt o.a. voor Arnhem Zuid, Elst, Lent en Nijmegen. Ook bij veel bushaltes zijn te weinig fietsenrekken.

9. **Verbeter IJssellijn Roosendaal – Nijmegen – Arnhem Centraal – Zwolle**

De enkelsporige brug bij Ravenstein maakt nu het hele traject erg kwetsbaar voor vertraging en treinuitval en bepaalt de dienstregeling op de hele route. Lobby daarom samen met de provincie Noord-Brabant bij het Rijk om deze brug zo spoedig mogelijk te vervangen door een dubbelsporige brug. Dan kunnen ook op de hele corridor Nijmegen-'s-Hertogenbosch vier Sprinters per uur gaan rijden. Bovendien wordt zo een knelpunt voor de scheepvaart opgelost. Schippers hebben bij de huidige spoorbrug last van de middelste brugpijler die precies in de bocht van de rivier staat. Door het realiseren van enkele inhaalmogelijkheden kan ook de Intercity elk kwartier gaan rijden. Dit maakt een rechtstreekse Intercity Nijmegen-Eindhoven mogelijk. Onderzoek tenslotte samen met de provincie Overijssel verdubbeling van het spoor tussen Deventer en Olst zodat hier een aparte Sprinter kan rijden en de reistijd Arnhem-Zwolle met de Intercity korter kan worden.

10. **Sneltrein op de Maaslijn: de Maasexpress**

Op het noordelijke deel van de Maaslijn is het erg druk. Laat de 3^e en 4^e trein tussen Nijmegen en Venray weer zo spoedig mogelijk rijden. In de toekomst wordt de Maaslijn geëlektrificeerd en op een paar gedeeltes wordt dubbel spoor aangelegd. Voor een hogere betrouwbaarheid en een rechtstreekse sneltrein Maastricht-Venlo-Nijmegen is nog volledige verdubbeling van het spoor nodig tussen Venray en Cuijk. Lobby hiervoor samen met de provincie Limburg bij het Rijk.

11. **Opwaardering corridor Utrecht Centraal – Arnhem Centraal – Zevenaar**

Sprinters, Intercity's, regionale treinen en ICE zitten elkaar in de wegtussen Utrecht en Zevenaar en deze corridor is daardoor kwetsbaar voor vertragingen en treinuitval. Trek daarom samen met de provincie Utrecht op en regel zo spoedig mogelijk met het Rijk verdubbeling van het spoor tussen Utrecht en Veenendaal de Klomp en een ongelijkvloerse kruiging bij Arnhem Velperpoort (zie ook: RegioExpres Achterhoek). Wees als provincie ook bereid hier financieel aan bij te dragen.