

Amersfoort, 14 april 2023

Aan: gekozen Statenleden
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Overijssel 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 Zwolle, Wierden, Almelo, Hengelo en Enschede. 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 Overijssel. 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 Overijssel 2023-2027

Haltes & hubs

- 1. Investeren in fietskluisen, fietsenstallingen, reisinformatieschermen enabri's**
Bij alle stations en bij hubs van streeklijnen moeten reizigers hun fiets of e-bike veilig kunnen stallen. Plaats daarom fietskluisen met een redelijk huurtarief, ook voor incidentele reizigers en breidt de stationsfietsenstallingen uit. Met name op station Deventer zijn snel extra plekken nodig. Ook zijn meerdere bushaltes in de provincie nog niet voorzien van digitale actuele reisinformatie of is het vertrekdisplay consequent in storing. Veel haltes hebben daarnaast geenabri om te schuilen bij regen. Wij vragen u deze basisvoorzieningen de komende vier jaar bij elke halte te realiseren.
- 2. OV-hubs: sociaal veilig, groen en droog**
Het busstation bij station Zwolle heeft onvoldoende mogelijkheden om te schuilen bij regen. Dergelijke knooppunten kunnen comfortabeler voor reizigers door het plaatsen van meer overkappingen, bankjes en het planten van groen. Station Vroomshoop is voor reizigers sociaal onveilig. Er zijn hangjongeren en er is sprake van vandalisme. Maak met de gemeente een plan om de verblijfskwaliteit rond dit station te verbeteren. Realiseer ook extra fietsenstallingen aan de westzijde van het station. Onderzoek ook welke verbeteringen er mogelijk zijn voor de sociale veiligheid rond andere stations en OV hubs zoals bijvoorbeeld Wijhe en Enschede Kennispark.
- 3. 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 Kampen Zuid, Zwolle Stadshagen, Mariënborg, Gramsbergen, Daarlerveen, Wierden, Heino, Wijhe, Olst, Deventer Colmschate, Holten, Almelo de Riet, Hengelo Oost, Enschede Kennispark en Delden. Dit maakt de provincie beter toegankelijk voor recreatieve reizigers. Bijvoorbeeld kasteel het Nijenhuis vanaf station Heino. Ook op belangrijke OV-hubs als Vollenhove en Tubbergen zijn deelfietsen wenselijk. Het aantal OV-fietsen is op veel locaties ook te beperkt. Zo zijn er in Dalfsen slechts 4 OV-fietsen beschikbaar en in Hardenberg 6. Deze zijn regelmatig allemaal in gebruik. Reizigers mogen niet misgrijpen. Maak daarom afspraken met NS het aantal OV-fietsen in de provincie binnen een jaar te verdubbelen.

Bus

- 1. Busstroken realiseren / weer in gebruik nemen**
Als bussen vaak vertraging hebben maakt dit de exploitatie duurder en kost het reizigers. Realiseer daarom overal in de provincie rond drukke kruispunten busstroken voor bussen zodat bussen vlot kunnen doorrijden. In Zwolle zijn dergelijke busstroken de afgelopen jaren juist weggehaald wat heeft geleid tot vertragingen en verlies aan reizigers. Geef deze stukken asfalt terug aan het OV en verleng waar mogelijk deze busstroken. Voorbeelden zijn de Blaloweg stad uit (lijn 5, 199 en 210), Weteringbrug (lijn 7, 40 en 301), Rijnlaan richting wijk (lijn 4 en 13) en de Leo Majorlaan (lijn 7, 40, 70, 161 en 301).
- 2. Bussen voorrang geven**
Geef rond station Zwolle de bus voorrang op de auto. Maak daarom de Van Karnebeek tunnel weer exclusief voor het openbaar vervoer. Pas ook de voorrangregeling op het kruispunt Willemskade/Harm Smeengekade/Emmawijk aan. Op dit kruispunt wordt, als de trein naar Kampen vertrekt, vanwege de spoorwegovergang alle verkeer stil gelegd. De busbewegingen zijn echter niet conflicterend met de trein want die gaan niet over de spoorwegovergang heen. De bussen zouden dus gewoon door kunnen rijden, maar mogen dat niet. Eén verkeerslicht eerder op de busbaan gaat het parallelle auto-verkeerslicht richting het station wel op groen, maar blijft het buslicht nog enige tijd rood. Autoverkeer rijdt en de bus blijft staan. Dit helpt niet om reizigers te werven voor het OV. Aan het andere uiteinde van de busbaan bij Zwolle Centrum, bij de halte Katwolderplein "stad uit" komt hetzelfde verschijnsel voor: auto's hebben rechtdoor groen en het buslicht rechtdoor blijft rood.

3. **Minder overstappen op stations Zwolle en Deventer**

Veel stadsbussen eindigen op station Zwolle en Deventer. Vroeger reden deze bussen door waardoor wijken onderling waren verbonden zonder overstap. Elke overstap kost reizigers. Verbindt daarom zo snel mogelijk de buslijnen weer aan elkaar zodat reizigers vanuit Zwolle Zuid weer rechtstreeks naar het centrum kunnen reizen, reizigers uit Zwolle Stadshagen zonder overstappen naar het Isala Ziekenhuis kunnen reizen en ook reizigers van Deventer Platvoet naar Deventer Colmschate in de bus kunnen blijven zitten. Zorg door het verlengen van buslijn 6 ook dat het wijkwinkelcentrum Deventer Colmschate weer bereikbaar wordt voor inwoners van alle wijken ten noorden van de spoorlijn Deventer-Almelo. Laat alle stadsbussen ook 's avonds en in het weekend rijden. Lijn 7 van station Zwolle naar Hessenpoort rijdt nu niet in avonduren en in het weekend. Hierdoor heeft de wijk Assendorp op deze momenten geen openbaar vervoer.

4. **Slimmer busnetwerk in Zwolle Stadshagen**

Buslijn 1 en 11 rijden allebei van station Zwolle naar Stadshagen over grotendeels dezelfde route. Lijn 1 rijdt 4x per uur, lijn 11 rijdt 2x per uur. Ze vertrekken 's middags exact gelijk vanaf het station. Door lijn 11 7,5 minuut vroeger te rijden zou de verbinding niet alleen aantrekkelijker worden voor veel reizigers omdat de wachttijd korter wordt. Ook zou lijn 11 hierdoor op station Zwolle Stadshagen aansluiting bieden op de trein naar Kampen Zuid. Nu is de overstaptijd 28 minuten en wordt dus door niemand gebruikt. Vroeger toen er nog wel een aansluiting was maakten veel reizigers hier gebruik van. Als lijn 11 in de spits ook elk kwartier zou gaan rijden zoude de meeste reizigers op het traject elke 7,5 minuut een bus kunnen nemen. Dergelijke hoge frequenties zijn veel aantrekkelijker en zullen leiden tot reizigersgroei.

5. **P&R rond Zwolle**

Veel bezoekers van de Zwolse binnenstad komen met de auto en parkeren in het centrum. Ook veel werknemers kiezen nog voor de auto. Het verkeer staat hierdoor in de spits en in het weekend vaak vast. Realiseer daarom P&R terreinen in een straal van 10 tot 20 kilometer van Zwolle bij stations en OV-hubs en breidt bestaande parkeervoorzieningen uit. Zorg dat vanaf deze locaties (bijvoorbeeld 't Harde, Kampen Zuid en Staphorst) elk kwartier Zwolle bereikt kan worden met het OV, biedt in het weekend een aantrekkelijk tarief en maak parkeren in de binnenstad duurder.

6. **Betere dienstregeling rond Dedemsvaart**

Zuidwolde is in het weekend alleen bereikbaar vanaf Hogeveen en Meppel (lijn 34) omdat lijn 31 (Hogeveen-Dedemsvaart) dan niet rijdt. In het weekend zijn 's avonds Slagharen en Coevorden ook onbereikbaar vanuit Dedemsvaart omdat dan lijn 129 niet rijdt. Met de volgende ingrepen kan het OV rond Dedemsvaart verbeteren:

- Laat lijn 31 ook in het weekend rijden, in ieder geval tussen Dedemsvaart en Zuidwolde.
- Onderzoek of op werkdagen een hoogwaardige busverbinding mogelijk is tussen Hogeveen, Zuidwolde, Dedemsvaart, Ommen, Lemelerveld en Raalte. Nu zijn er in dit hele gebied alleen enkele oost-west buslijnen en enkele buurtbussen.
- Ook de oost-west verbinding kan beter. Reizigers tussen Nieuwleusen en Slagharen moeten nu overstappen in Dedemsvaart omdat lijn 301 uit Zwolle en lijn 129 uit Coevorden daar eindigen. Deze bussen rijden in Dedemsvaart vlak achter elkaar aan wat onnodig veel chauffeursminuten kost. Maak daarom van lijn 301 en 129 één buslijn: dan hoeven reizigers niet meer over te stappen. De tijd die wordt bespaard kan worden geïnvesteerd in frequentieverhoging zodat ook lijn 129 elk half uur kan gaan rijden en in het weekend 's avonds.

7. **OV terug in Deventer: De Hoven, het centrum en Laan van Borgele**

De wijk Deventer De Hoven kent sinds de start van de concessie IJssel Vecht geen OV meer. Wij vragen u hier weer een bus te introduceren. Dit kan door lijn 170 uit 't Harde en Epe vanaf Twello te laten doorrijden naar De Hoven en station Deventer. Een andere optie is om lijn 15 uit Apeldoorn en Teuge vanaf Twello te verlengen of één van de stadsbussen van Deventer vanaf het station te laten doorrijden naar De Hoven. Op deze manier wordt ook de zuidkant van het centrum bereikbaar met het openbaar vervoer. Opmerkelijk is ook de nieuwe wijk die in Deventer is gebouwd aan de Laan van Borgele. Lijn 161 rijdt hier langs maar er is geen halte meer. Breng deze halte weer terug zodat de nieuwe bewoners ook kunnen kiezen voor het OV.

8. **N35 benutten voor OV**

De opwaardering van de N35 met de aanpak van knooppunt Raalte en de verdubbeling tussen Nijverdal en Wierden maakt het hele gebied aantrekkelijker voor de auto. Ondertussen blijft het OV achter. Veel bussen rijden maar één keer per uur en sommige logische verbindingen ontbreken. Realiseer daarom zo spoedig mogelijk de HOV-busbaan langs de Ceintuurbaan en maak een plan om te zorgen voor optimale doorstroming van het OV bij de kruispunten van de vernieuwde N35. Benut deze weg veel beter voor OV. Verhoog hiervoor het exploitatiesubsidie voor de vervoerder zodat de volgende verbeteringen kunnen worden gerealiseerd:

- Verhoog de frequentie van buslijn 166 Zwolle Hessenpoort-Heino-Raalte in daluren naar een halfuursdienst en rijdt deze buslijn ook in het weekend. Dit is o.a. van belang voor medewerkers van het Isala ziekenhuis die ook weekenddienst hebben.
- Verleng buslijn 167 Zwolle Hessenpoort-Dalfsen-Lemelerveld naar Raalte en verdubbel de frequentie naar een halfuursdienst.
- Versnel buslijn 166 en 167 door het realiseren van bushaltes bij Lenthe en Wijthmen direct langs de N35 zoals al gedaan is bij de Marslanden. Zo hoeft de bus de weg niet meer te verlaten. De halte in Wijthmen komt zo ook veel dichterbij de woonkern te liggen.
- Onderzoek een rechtstreekse busdienst vanuit Heino en Raalte naar het centrum van Zwolle en bedrijventerrein Voorst via de Marslanden zodat reizigers niet meer hoeven over te stappen bij de Isalakliniek.
- Onderzoek een rechtstreekse busdienst vanuit Nijverdal naar Vriezenveen via Wierden en bedrijventerrein Twente en vanuit Nijverdal naar Almelo via Twentepoort

9. **Geen barrières bij de grens: Enschede-Groenlo-Bocholt(-Wesel)**

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

- 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 deze bus in Bocholt te laten aansluiten op de trein.
- 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.

10. **Ga voor grens overstijgend OV in Denekamp en Overdinkel**

Lijn 64 en 61 Losser-Overdinkel eindigen in Overdinkel op 5 kilometer van station Gronau. Op dit traject rijden verder alleen taxi's. Verleng deze lijnen daarom tot het station. Lijn 62 Enschede-Oldenzaal-Denekamp sluit in Denekamp 8x per dag aan op een buurtbus naar station Nordhorn, slechts 7 kilometer verderop. Een rechtstreekse busverbinding is aantrekkelijker voor reizigers.

Trein

1. **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.

2. **Nieuwe stations: Staphorst, Zwolle Zuid en Deventer Platvoet**
 Door nu te besluiten kan station Staphorst nog in deze coalitieperiode worden geopend. Verdubbel ook het spoor tussen Deventer en Olst zodat hier twee keer per uur een aparte Sprinter kan rijden. Er ontstaat dan ruimte voor de nieuwe stations Zwolle Zuid en Deventer Platvoet, de reistijd Zwolle-Deventer-Arnhem met de Intercity wordt dan korter en reizigers tussen Zwolle en Deventer krijgen vier reismogelijkheden per uur.
3. **Meer Sprinters rond Zwolle, Almelo en Deventer**
 Lobby bij het Rijk voor extra Sprinters vanuit Zwolle naar 't Harde en Lelystad zodat reizigers vanuit Dronten, Kampen Zuid en 't Harde elk kwartier Zwolle kunnen bereiken. Dit voorkomt ook dat reizigers tussen Dronten en Almere Oostvaarders vanaf december 2023 door de gewijzigde dienstregeling een overstaptijd krijgen van 20 minuten op station Lelystad Centrum. Dit najaar kunnen de hogere frequenties worden vastgelegd in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, maar vooralsnog wil het Rijk de frequentie niet verhogen. Verdubbel ook een deel van het spoor tussen Kampen en Zwolle Stadshagen. Dan kan ook deze trein elk kwartier gaan rijden. De Sprinter Apeldoorn-Deventer-Almelo rijdt in het weekend slechts 1x per uur. Dit is een te lage frequentie. Deze Sprinter zou alle dagen tenminste elk half uur moeten rijden en in de spits elk kwartier. Dit wordt mogelijk als het vierde perron op station Deventer is gerealiseerd. Dit perron geeft ook mogelijkheden om de dienstregeling bij verstoring bij te sturen zodat de overlast voor reizigers wordt beperkt.
4. **Intercity Zwolle-Hengelo-Enschede elk half uur en station Marslanden**
 Verdubbel het spoor tussen Zwolle en Wierden, inclusief een vrije kruising bij Wierden en maak deze verbinding geschikt voor hogere snelheden (160 -200 km/uur). Deze capaciteitsuitbreiding maakt het mogelijk om twee keer per uur een volwaardige Intercity Lelystad-Zwolle-Almelo-Enschede te rijden. Ook ontstaat dan ruimte voor een nieuw station Zwolle Marslanden.
5. **Intercity Zwolle-Hengelo-Osnabrück(-Berlijn) elk uur**
 De spoorverdubbeling Zwolle-Wierden maakt ook een nieuwe snelle route voor de Intercity Berlijn mogelijk van Hengelo via Zwolle en Lelystad naar Amsterdam. Deze nieuwe route biedt tegelijk kansen voor meer regionale treinen op de corridor Deventer-Enschede. In de toekomst kan de IC Berlijn elk uur rijden. De komende tien jaar is hiervoor echter geen ruimte op het Duitse spoorwegnetwerk. Er is wel ruimte voor een uursdienst met de Intercity vanaf Hengelo tot Osnabrück. Dit zou Overijssel veel beter ontsluiten richting Duitsland. Lobby bij het Rijk en Duitse partners om deze verbinding snel te realiseren als eerste stap naar een uursdienst Lelystad-Zwolle-Berlijn. Trek daarbij samen op met de regionale bestuurders aan de andere kant van de grens die ook deze frequentieverhoging steunen.
6. **Zwolle-Hengelo-Enschede-Gronau-Münster/Dortmund**
 Wij juichen de geplande elektrificatie van het traject Enschede-Gronau toe. In aanvulling daarop zien we graag een koppeling met het Nederlandse spoorwegnet (weghalen stootjuk op station Enschede) zodat een doorgaande verbinding Zwolle-Münster/Dortmund mogelijk wordt. De regionale stoptreinen kunnen dan deze verbinding rijden.
7. **Nachttrein**
 Introduceer een nachttrein in het weekend op alle stations in de provincie zodat uitgaanspubliek vanuit de steden na een avondje stappen alle stations in de provincie kan bereiken. Regel dit in de regionale concessie en lobby bij het Rijk voor opname in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet die dit najaar wordt vastgesteld.
8. **Elk kwartier Intercity naar Lelystad en Utrecht**
 Steeds meer inwoners van Zwolle en omgeving forenzen naar de Randstad en sluiten aan in de file bij Hoevelaken of Almere. De trein is voor deze reizigers een snel alternatief maar biedt slechts een halfuurdienst. Een kwartierdienst van de Intercity's kan veel reizigers verleiden te kiezen voor de trein. Hiervoor is voor de verbinding met Utrecht wel aanleg van een keerspoor nodig bij Harderwijk. Daarnaast zijn tussen Harderwijk en Utrecht bij een paar stations inhaalsporen nodig. Zo kunnen de 3^e en 4^e Intercity de Sprinters passeren. Lobby samen met Gelderland voor uitbreiding van de infrastructuur en voor opname van de kwartierdienst van de Intercity in de nieuwe concessie.
9. **Almelo-Mariëberg-Hardenberg**
 Elektrificeer de verbinding Almelo-Mariëberg voor de start van de nieuwe concessie in 2027. De nieuwe vervoerder op de Vechtdallijnen kan dan met één materieelpark van elektrische treinen rijden. Deze treinen zijn niet alleen schoner, stiller, sneller en goedkoper in aanschaf en onderhoud.

10. **Nedersaksenlijn Enschede/Zwolle-Emmen-Groningen**

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

11. **Vaker tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden**

Dit najaar worden afspraken gemaakt in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet over het aantal treinen tussen Zwolle, Assen en Groningen en tussen Zwolle en Leeuwarden. Nog onduidelijk is of en met welke frequentie deze verbindingen 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.