

Amersfoort, 18 april 2023

Aan: gekozen Statenleden

Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Noord-Holland 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 spoorwegennetwerk kunnen pas over 10 of zelfs 15 jaar worden opgeleverd. Realiseer hoogfrequente snelle en betrouwbare HOV-busdiensten (Bus Rapid Transit) tussen de steden en dorpen op snelwegen en provinciale doorstroomwegen en laat deze busdiensten ook bedrijventerreinen (nu nog vaak autolocaties) ontsluiten. Beperk dit niet tot verbindingen naar een centraal station. Kies op basis van een goede analyse van de vervoervraag ook voor nieuwe rechtstreekse verbindingen van de buitenwijk in de ene stad naar het bedrijventerrein in de andere stad. Dit kan reistijden veel korter en het OV hierdoor aantrekkelijker maken voor grote groepen reizigers. Zorg dat de reiziger niet meer wordt gehinderd door extra overstappen, lagere frequenties of zelfs ontbrekende verbindingen op concessiegrenzen. Werk als overheden samen en zorgt dat vervoerders een dienstregeling aanbieden die optimaal aansluit bij de reispatronen van reizigers.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Maak verder bestaande bussen sneller en zo de exploitatie goedkoper. Regel daarom in een actieplan met Rijkswaterstaat en gemeenten dat bussen altijd voorrang krijgen op het overige verkeer door realisatie van busstroken op of vrije busbanen langs de snelweg, provinciale weg en drukke stadswegen. Zorg voor voorrang bij kruispunten. Een busstrook van 100 meter kan daar al leiden tot 2 minuten winst in de spits.

2. Multimodaal doen we allemaal

Verknoop lopen, fietsen en vraagafhankelijk vervoer beter met het OV-netwerk zodat overstappen zonder hindernissen verloopt. Zo'n 50% van de treinreizigers gaat met de fiets naar het station. De gouden combinatie OV en fiets kan verder groeien als de provincie samen met gemeenten investeert in comfortabele doorfietsroutes met voorrang op het autoverkeer. Extra investeringen zijn daarnaast nodig in stallingen bij de stations en HOV-knooppunten met korte loopafstanden tot de perrons. Werk als provincies samen aan herkenbare systemen voor vraagafhankelijk openbaar vervoer en de promotie daarvan. Overal waar geen regulier OV rijdt moet zo op afroep betaalbaar vervoer beschikbaar zijn met een zo kort mogelijke reserveringstijd en dat vindbaar is in alle reisinformatiesystemen.

3. Tarieven: één integraal mobiliteitssysteem

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Wij vragen u in een nieuw coalitieakkoord vast te leggen dat de OV-tarieven niet verder zullen stijgen (bevrozen prijzen) en te lobbyen bij het Rijk voor verlaging van het BTW-tarief van 9% naar 0%. Reizigers moeten met één abonnement in hun regio kunnen rijden met alle bussen én treinen ook als er sprake is van verschillende vervoerders. Schaf daarnaast voor losse ritten het dubbel opstaptarief af voor reizigers die overstappen tussen NS-trein en regionale bus zoals al reeds sinds jaar en dag het geval is bij overstappen tussen bus en bus of tussen trein en trein. Maak hiervoor dit jaar afspraken met het Rijk die dan volgend jaar ingaan bij de nieuwe hoofdrailnetconcessie.

4. Sluit een provinciaal mobiliteitsakkoord

Bedrijven hebben op grond van het Klimaatakkoord een opgave hun mobiliteit te verduurzamen. Maak afspraken met werkgevers over vervoerskeuzes (OV-gebruik, fietsstimulering en thuiswerken) en met onderwijsinstellingen over lestijden (beperken drukte in hyperspits). Stimuleer ook uitwisseling van best-practices en prikkel bedrijven middels een competitie om het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit) in de totale mobiliteitsmix te vergroten. Kijk daarnaast of het bedrijfsleven kan bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe OV-verbindingen naar bedrijventerreinen bijvoorbeeld via eenmalige investeringen, bijdragen aan de exploitatie en gegarandeerde vervoersafname.

5. Inclusieve mobiliteit

Iedereen moet zoveel mogelijk zelfstandig kunnen reizen en ook zonder auto overal kunnen komen ook in de rustige uren. Maak het OV eenvoudig voor iedereen. Verplicht de vervoerders in samenwerking met ervaringsdeskundigen en belangenorganisaties te werken aan eenvoudige informatie voor analfabeten, digibeten en reizigers met een mentale beperking. Investeer in OV-coaches die mensen die dat nodig hebben wegwijs maken in het OV. Blijf werken aan toegankelijkheid voor reizigers met een fysieke of zintuigelijke beperking. Zorg tenslotte ook voor een goed aanbod voor mensen die werken in nacht- of avonddiensten en voor uitgaanspubliek door latere verbindingen, met name in het weekend. Ook buiten de grote steden moet je na 1:00 uur nog naar huis kunnen gaan.

Wij zijn graag uw gesprekspartner

Heeft u vragen over het openbaar vervoer? Zoekt u deskundigen die mee kunnen denken bij de verdere invulling van het mobiliteitsbeleid of een bijdrage kunnen leveren aan een debatavond? Neem dan gerust contact met ons op! U kunt hiervoor bellen of mailen met de regio-coördinator van Rover voor de provincie Noord-Holland. 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 Noord-Holland 2023-2027

In deze bijlage staan voorstellen om het OV te verbeteren in de hele provincie. Reizigers reizen over de grenzen tussen de concessies van de provincie en van de Vervoerregio Amsterdam heen. Tegelijk is de provincie wegbeheerder van veel wegen in het gebied van de Vervoerregio. Wij vragen u samen met de Vervoerregio, gemeenten en de omliggende provincies deze verbeteringen te realiseren voor de reiziger.

't Gooi

1. **HOV A27: Zeewolde/Almere – Huizen – Utrecht Science Park**

In de spits brengt de nieuwe buslijn 200 je in 40 minuten vanuit Huizen via de A27 op Utrecht Sciencepark. Maar voor reizigers vanuit Zeewolde ontbreekt een snelle verbinding met Huizen en Hilversum. De reistijd Zeewolde – Science Park met het OV is hierdoor nu 1,5 uur. Door lijn 200 te laten rijden vanaf Zeewolde (ook buiten de spits) kan dat teruggebracht worden tot iets meer dan een uur. Ook de reistijd Zeewolde – Hilversum wordt zo een half uur korter. Reizigers tussen Utrecht Science Park en Almere kunnen ook gebruik maken van deze lijn met een overstap in Blaricum op lijn 326. In ieder geval in de spits is echter een rechtstreekse lijn vanuit Almere naar Sciencepark en vanuit Zeewolde naar Hilversum nodig. Een kwartierdienst in alle richtingen is zeker haalbaar. In avonduren en in het weekend rijdt op dit moment lijn 159 niet tussen Almere Centrum, Zeewolde en Harderwijk, rijdt lijn 160 tussen Almere Centrum en Zeewolde slechts 1x per twee uur en rijdt lijn 326 niet tussen Almere Centrum en Huizen. Hierdoor zijn Zeewolde en Almere Hout vanuit 't Gooi, Almere Centrum en Amsterdam vrijwel onbereikbaar. Dit is een zeer onwenselijke situatie. Door de door ons voorgestelde lijn 200 ook 's avonds en in het weekend te rijden van Zeewolde naar Hilversum en op deze momenten ook lijn 326 van Almere naar Huizen te rijden wordt de bereikbaarheid van Zeewolde en Almere Hout vanuit Noord-Holland sterk verbeterd.

2. **HOV A1: Amersfoort Vathorst / Bunschoten – Mediapark / Sciencepark**

De reistijd met het OV van Amersfoort Vathorst of Bunschoten-Spakenburg naar Hilversum Mediapark of Utrecht Science Park is 50 tot 80 minuten en verloopt altijd via Amersfoort Centraal. De auto doet het in een half uur. Ontwikkel naar het succesvolle voorbeeld van Groningen en Haarlem een hoogwaardig netwerk van snelle bussen over de A1 die rechtstreeks naar Mediapark en Sciencepark rijden en altijd over de vluchtstrook de file kunnen passeren.

3. **Los spoorknelpunten in 't Gooi definitief op**

De Intercity Amersfoort Centraal-Amsterdam Centraal dreigt rond 2029 te verdwijnen. Alle Intercity's gaan dan naar Schiphol Airport. Reizigers naar Amsterdam Centraal en verder zijn dan veel langer onderweg. Het is juist wenselijk de frequentie van de Intercity Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal en van de Sprinter Almere Centrum – Hilversum – Utrecht Centraal te verhogen naar een kwartierdienst. Ook moet er een einde komen aan de lange wachttijden van Sprinters op Weesp. Lobby daarom samen met de provincies Utrecht en Flevoland voor investeringen in de spoorcapaciteit in 't Gooi en aan de oostkant van Amsterdam. Concreet: een ongelijkvloerse kruising bij station Hilversum, inhaalsporen bij Hilversum Mediapark en Bussum Zuid en spoorverdubbeling tussen Amsterdam Centraal en Weesp en tussen Duivendrecht en Weesp. Ondertunnel verder het spoor tussen Naarden-Bussum en Bussum Zuid zodat treinen en auto/fiets/voetganger elkaar niet meer in de weg zitten.

4. **R-net halte Muiderberg en upgrade P&R Muiden**

De R-net bussen vanuit Flevoland (lijn 322, 327 en 330) passeren Muiderberg zonder te stoppen. Maak bij de carpoolplaats een halte direct aan de Parallelweg zodat in ieder geval lijn 322 hier kan stoppen en Muiderberg een snelle verbinding krijgt met zowel Almere als Amsterdam Amstel. Verbeter ook P&R Muiden door betere beschutting tegen de wind, betere reisinformatie, meer fietsenstallingen en uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen.

5. **Bloemendalerpolder ontsluiten**

De Bloemendalerpolder heeft nog geen OV. Station Weesp is voor de meeste woningen binnen 2 kilometer maar dat is voor mensen die slecht ter been zijn te ver. Laat daarom lijn 110 vanaf station Weesp doorrijden naar P&R Muiden via de Bloemendalerpolder en Weesp West. Zo ontstaat een ringlijn voor deze nieuwe woonwijk. Laat deze bus vanaf P&R Muiden verder doorrijden naar IJburg.

6. **Sneller door Huizen door voorrang voor bus op Crailoseweg**

R-net 320 van Hilversum via Huizen naar Amsterdam Amstel staat nu circa 8 minuten stil op busstation Huizen om vertragingen te kunnen opvangen. Reizigers die verder moeten reizen dan dit busstation zijn hierdoor onnodig lang onderweg. Zorg voor betere doorstroming van de bussen bij kruispunten in Huizen. Realiseer bijvoorbeeld een busstrook op de Crailoseweg bij de kruispunten met de Nieuwe Bussummerweg en de Naarderstraat en maak op deze weg enkele linksafbewegingen onmogelijk. Hier loopt lijn 320 namelijk vaak vast in het verkeer. Dan kan de lange stop bij het busstation een korte stop worden. Geef het busstation ook een opknapbeurt en breidt de fietsenstalling uit.

7. **Blaricum Bijvanck OV teruggeven**

Lijn 100 Bussum-Huizen rijdt alleen in de spits in de spitsrichting door naar Blaricum en Hilversum. Hierdoor heeft Blaricum Bijvanck buiten de spits geen OV. Trek daarom lijn 100 in daluren vier haltes door naar Blaricum Carpoolplaats.

8. **Dagkaart voor hele regio**

De Familie Dagkaart Noord-Holland (15 euro) is wel geldig in Gooi- en Vechtstreek maar niet in de bussen van de concessie Utrecht. Werk als overheden samen en komt met één aantrekkelijke dagkaart voor de hele regio. Zorg ook dat ritkaarten geldig blijven bij een overstap naar een bus van een andere concessie.

Kop van Noord-Holland

1. **Maak vraagafhankelijk openbaar vervoer rustige uren laagdrempelig**

In steeds meer dorpen is in avonden en het weekend geen reguliere buslijn meer beschikbaar maar wordt flexibel vervoer aangeboden onder de naam Overal Flex. Dit systeem heeft positieve kanten voor de reiziger (meer reismogelijkheden, vervoer op maat), maar kent ook een drempel door het verplichte reserveren. Reizigers zijn hierdoor afgehaakt. Elders in het land is vraagafhankelijk vervoer succesvol doordat bij vertrek vanaf het knooppunt na aankomst van een trein niet hoeft te worden gereserveerd. Er is hier immers altijd wel een reiziger. Soms was dit zo'n succes dat zelfs de reguliere bus weer terugkeerde. Wij vragen u dit systeem te introduceren voor de Schermer (vanaf Alkmaar) en omgeving Midwoud (vanaf Hoorn). Ook vragen wij u Overal Flex ook op zondag aan te bieden in Hoorn zodat de dorpen tussen Hoorn en Medemblik ook op die dag weer bereikbaar zijn. Schrap vanaf nu geen enkele buslijn meer en beperk nergens meer de bedieningstijden voordat een beproefd vraagafhankelijk alternatief beschikbaar is voor de momenten dat er geen bus is.

2. **Alle dorpen weer bereikbaar: aanvullend vervoer voor iedereen**

In gebieden waar geen bus rijdt en Overal Flex niet beschikbaar is rijdt Overal Taxi. Dat is geen serieus alternatief voor reizigers. Het tarief is 90% van het straattaxi tarief. Dat is meer dan 2 euro per kilometer. Daarom hebben een aantal gemeenten en particulieren zelf initiatief genomen. In de hele Noordkop van Alkmaar tot Den Oever is bijvoorbeeld een belbus actief die rijdt voor 33 cent per kilometer. Een mooi initiatief! Alleen: deze is louter toegankelijk voor leden en die moeten inwoner zijn van de gemeente Hollands Kroon. Ben je bezoeker van de regio dan heb je pech. Voor hen wordt het gat dat de provincie heeft laten vallen niet gevuld. Bovendien is dit aanbod niet terug te vinden in reisplanners. Dit moet anders. Pak als provincie weer de regie en zorg samen met gemeenten en particuliere initiatiefnemers dat in alle gebieden waar regulier OV niet mogelijk is iedereen gebruik kan maken van laagdrempelig aanvullend vervoer. Het tarief mag hoger zijn dan het reguliere OV-tarief, er wordt immers maatwerk geleverd, maar het moet wel betaalbaar blijven.

3. **Ontsluit nieuwbouw St. Pancras**

Buslijn 169/269 (Alkmaar-Oudkarspel) rijdt via de N245 langs de nieuwbouwwijk Vroonermeer. Deze wijk ligt op grote afstand van bushaltes. Voeg 2 of 3 haltes toe aan deze route zodat de inwoners een snelle verbinding met station Alkmaar krijgen. Ook voor inwoners van Huiswaard en Daalmeer is dit een welkome extra verbinding.

4. **Bushaltes langs de A7 en N99**

De buslijnen van Hoorn naar Wieringerwerf/Den Oever (lijn 134/135) en Medemblik (lijn 139/239) passeren nu Wognum, Benningbroek en Agriport A7 zonder te stoppen. Bij Abbekerk verliezen ze veel tijd omdat ze de A7 moeten verlaten om bij het busstation te komen. Maak haltes op een verbrede vluchtstrook van de A7 op deze vier locaties. De bussen zijn dan net zo snel of zelfs sneller op hun bestemming en worden tegelijkertijd door de extra stops een optie voor veel meer reizigers. Geef lijn 135 ook haltes langs de N99 bij Westerland Amstelveen en Van Ewijcksluis zodat de recreatiebedrijven in dit gebied bereikbaar worden met het OV. Verplaats de halte Hippolytushoef richting de fietstunnel zodat loopafstanden korter worden.

5. **Noord-Hollandse abonnementen ook op Afsluitdijk**

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.

6. **Verdubbel enkelsporige trajecten**

Verdubbeling van het traject Hoorn Kersenboogerd-Enkhuizen maakt deze verbinding betrouwbaarder en zorgt dat er geen lange wachttijden en lange overstaptijden meer nodig zijn zoals momenteel in Hoorn. De perrons van stations Hoogkarspel en Bovenkarspel-Grootebroek kunnen dan gelijk worden verbreed zodat ook mensen in een rolstoel vanaf deze stations de trein kunnen nemen. Ook de spoorlijnen Hoorn-Heerhugowaard en Schagen-Den Helder krijgen bij voorkeur in de toekomst dubbelspoor zodat de dienstregeling betrouwbaarder wordt.

7. **Aantrekkelijke stations**

Zorg bij de herontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard dat voldoende ruimte blijft voor het halteren van bussen en dat deze bussen vlot door kunnen rijden. Neem maatregelen om de sociale veiligheid in Heerhugowaard en Uitgeest in de avonduren te verbeteren. Zet samen met NS stappen om de vernieuwing van het stationsgebied Alkmaar, waaronder een nieuw busstation aan de noordzijde, snel te realiseren. Voeg de bewaakte en onbewaakte stalling op dit station zo snel mogelijk samen en maak stallen de eerste 24 uur gratis zoals op veel andere stations al een succes is. Ga actief handhaven op weesfietsen en verkeerd geparkeerde fietsen.

8. **Enkhuizen-Lelystad**

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

Zaanstreek en Waterland

1. **Broek in Waterland: garandeer OV doorstroming**

Bij eventuele ondertunneling van de N247 in Broek in Waterland moet goede OV-bereikbaarheid voorop staan. Het OV moet altijd kunnen doorstromen en voorrang hebben op het autoverkeer. Een tunnel zorgt dat auto's sneller kunnen doorrijden terwijl bussen die bovengronds halteren worden afgeremd door een lagere maximum snelheid en kruispunten of rotondes. Kies daarom voor een bovengrondse oplossing of voor een tunnel met een vrije busbaan inclusief een halte in de tunnel in het hart van het dorp.

2. **Zaandam Kogerveld keerlus**

Bij station Zaandam Kogerveld wordt een nieuwe woonwijk gebouwd in het gebied Oostzijderveld. Trek Rnet 395 Amsterdam Sloterdijk – Zaans Medisch Centrum één halte door naar dit station. Zo wordt niet alleen deze woonwijk beter ontsloten, maar krijgen ook inwoners van de wijken Poelenburg en Peldersveld een verbinding met dit station. Hiervoor is een keerlus nodig voor deze bussen.

3. **HOV Amsterdam Noord – Zaanstad**

Verbeter de R-net verbindingen tussen Amsterdam Noord en Zaanstad (lijn 391/394) door stapsgewijs op de hele route een vrije busbaan te maken. Zo ontbreekt nog een vrije baan op de Johan van Hasseltweg richting Zaanstad en op de Cornelis Douwesweg.

Haarlem en IJmond

1. **HOV A9: Bus Rapid Transit netwerk snel realiseren inclusief vrije busbaan**

Er zijn vergevorderde plannen voor het uitbreiden van het succesvolle R-net busnetwerk over de A9 tussen Haarlem en Amsterdam. Wij juichen de plannen voor een nieuw OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid, hogere frequenties en nieuwe rechtstreekse verbindingen toe. Wij zien kansen voor nieuwe rechtstreekse verbindingen vanuit onder andere Velsbroek, Zandvoort en Heemstede aan de ene kant van de corridor en vanuit Amsterdam West aan de andere kant van de corridor. Ook binnen Haarlem zijn meer routes mogelijk zodat meer inwoners dicht bij hun woning hoogwaardig OV hebben. Wij denken dan aan de Spaarndamseweg/Vondelweg en de Westelijke Randweg in Haarlem Noord en de Lange Herenweg in Haarlem Oost.

Gezien de geplande hoge frequenties op het kerntraject langs de A9 (50 tot 60x per uur per richting) en de kans op files is een vrije busbaan langs de Schipholweg in Haarlem en de A9 noodzakelijk. Stel hiervoor op korte termijn budget beschikbaar zodat de busbaan direct beschikbaar is als over een paar jaar het OV-knooppunt wordt geopend. Bereid deze busbaan ook voor op toekomstige vertramming. Realiseer tenslotte bij de nieuwe OV-knoop Lijnden in het midden van het BRT-netwerk een P&R locatie.

Laat de uitbreiding van de HOV-bussen langs de A9 niet ten koste gaan van het overige openbaar vervoer in de regio.

2. **IJmond aansluiten op HOV A9: zowel via Rottepolderplein als Haarlem NS**

Reizigers uit de IJmond kunnen ook profiteren van het nieuwe Bus Rapid Transit netwerk. Zorg voor een directe verbinding over de A9 via het Rottepolderplein naar Lijnden en Schiphol Noord zowel vanuit IJmuiden en Velsen Zuid als vanuit Heemskerk en Beverwijk. Biedt deze busverbindingen ten minste 4x per uur aan. Neem in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam alle busdiensten over de A9 op in één gezamenlijke concessie en zorg dat ze op station Haarlem worden gekoppeld aan de busdiensten richting Velsbroek en IJmuiden. Maak op deze manier een einde aan de verplichte overstap voor veel reizigers.

3. **Rechtstreeks naar centrum van Amsterdam vanuit IJmuiden**

Buslijn 382 is ingekort tot Amsterdam Sloterdijk. Rijdt deze bus weer door naar Amsterdam Elandsgracht zodat het centrum van Amsterdam zonder overstappen kan worden bereikt.

4. **Bus en fietsonderdoorgang OV-knoop Haarlem Spaarnwoude**

Rond station Haarlem Spaarnwoude wordt gebouwd aan de nieuwe woonwijk Oostpoort met circa 1100 woningen. Nieuwe buslijnen naar dit gebied dreigen 1,5 tot zelfs 2,5 kilometer te moeten omrijden op een filegevoelig traject (Oudeweg). Fietsers moeten bovendien mogelijk met een nieuwe 8 meter hoge brug het spoor kruisen. Een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en bussen bij het station in het verlengde van de Waarderweg zorgt voor veel sneller en efficiënter openbaar vervoer en voor een aantrekkelijke regionale doorfietsroute van Velsbroek en Haarlem Noord richting Hoofddorp. Door deze onderdoorgang worden rechtstreekse frequente busdiensten mogelijk vanaf Oostpoort richting Velsbroek, Schalkwijk én Lijnden/Schiphol Noord naast de al bestaande verbinding met Zandvoort en Amsterdam (lijn 80).

5. **Fietsenstallingen en deelfietsen**

Breidt de fietsenstallingen uit bij de stations Haarlem en Heemstede-Aerdenhout. In Haarlem is aan de noordzijde van het station een nieuwe fietsenkelder nodig in aanvulling op de reeds geplande uitbreiding aan de zuidzijde van het station. Zorg ook dat de OV-fiets of een ander deelfietsstelsel beschikbaar komt op de hubs Haarlem Nieuw Zuid en Haarlem Houtplein.

6. **Dagkaart voor hele regio voor recreanten en toeristen**

De Familie Dagkaart Noord-Holland (15 euro) is wel geldig in Haarlem/IJmond maar niet in Amstelland en daardoor ongeldig in meer dan de helft van de bussen in Haarlem. De Dagkaart Amstelland (11,50 euro) geldt wel in deze bussen, maar is weer niet geldig in de bussen van de concessie Haarlem-IJmond. Met het Amsterdam Regio Travel ticket kan je wel in de hele regio Haarlem reizen, maar weer niet ten noorden van station Beverwijk. Bovendien is dit ticket en stuk duurder (21 euro). Werk als overheden samen en komt met één aantrekkelijke dagkaart voor de hele regio. Zorg ook dat ritkaarten geldig blijven bij een overstap naar een bus van een andere concessie. En ontwikkel samen met de Vervoerregio een aantrekkelijk aanbod voor reizigers die met cruiseschepen aanmeren in IJmuiden en Amsterdam.

7. **Bouwen rond stations**

Rond de stations Beverwijk en Heemskerk zijn veel mogelijkheden voor binnenstedelijke verdichting. Hierdoor krijgt de stationsomgeving een impuls en hebben de nieuwe bewoners gelijk goed openbaar vervoer.

Amstelland en Meerlanden

1. **HOV A2/A9: Hoogfrequent Bus Rapid Transit tussen Utrecht en Amsterdam**

Bij de ontwikkeling van het Bus Rapid Transit netwerk rond de A9 tussen Haarlem, Schiphol, Amsterdam en Amstelveen (zie: Haarlem en IJmond) is nog geen link met Utrecht voorzien. Reizigers kunnen vanaf Amstelveen nu niet snel met een bus over de A2 richting Abcoude en Breukelen maar moeten omreizen via Amsterdam Bijlmer ArenA en daar de trein pakken. Reizigers uit Uithoorn kunnen nu alleen twee keer per uur met de bus naar Breukelen (lijn 130). Ook zij moeten vervolgens overstappen op de trein. De frequentie is te laag en het overstappen kost tijd en geld. Reizigers betalen door de overstap namelijk twee keer het opstaptarief. Er liggen grote kansen voor het ontwikkelen van een netwerk met nieuwe hoogfrequente verbindingen tussen Utrecht en Amsterdam over de A2 en A9. Hierdoor ontstaat voor veel reizigers die nu nog afhankelijk zijn van de auto een aantrekkelijk alternatief. Dit betekent op de A2 of daarlangs een eigen baan voor het OV waar hoogfrequent een bus rijdt met haltes direct langs de snelweg bij Breukelen, Maarssenbroek, Loenersloot en Abcoude. Deze bussen waaieren aan de noordkant uit naar Uithoorn, Amsterdam Zuidoost en Amstelveen en aan de zuidkant naar Utrecht Science Park, Papendorp/Nieuwegein en Leidsche Rijn/De Meern. De reistijden worden 20 tot 30 minuten korter.

2. **Extra halte Uithoornlijn**

Naar verwachting gaat de nieuwe tramlijn naar Uithoorn (lijn 25) van start in het najaar van 2024. Wij zien graag een extra halte bij de kruising van de tramlijn en de N201. Op deze locatie kan ook een P&R worden gerealiseerd. Hiervoor is al ruimte gereserveerd.

3. **Herprofileren kruispunt Legmeerdijk/N196**

Bij de realisatie van de busbaan Aalsmeer-Uithoorn langs de N196 is een ontwerpfout gemaakt op het kruispunt met de Legmeerdijk. De bocht linksaf voor buslijn 357 vanuit Aalsmeer richting Amstelveen is te krap. Hierdoor moet de bus vanaf het busstation Aalsmeer eerst de drukke provinciale weg oversteken en invoegen tussen het autoverkeer. Verplaats de verkeerslichtinstallatie op de Legmeerdijk zodat de bocht wel mogelijk wordt. Trek lijn 357 ook door naar Hoofddorp zodat reizigers uit Amstelveen een rechtstreekse verbinding krijgen met Schiphol Rijk en station Hoofddorp en realiseer op korte termijn de halte bij bedrijventerrein de Loeten in Aalsmeer.

4. **Zwanenburg 2x per uur ook in het weekend en 's avonds**

Zwanenburg is 's avonds en in het weekend onbereikbaar omdat lijn 161 dan niet rijdt. Bovendien rijdt deze bus slechts 1x per uur. Lijn 192 Schiphol Noord-Lijnden-Hoofddorp rijdt ook slechts 1x per uur, niet 's avonds en niet op zondag. Voeg deze lijnen samen tot één buslijn die elke dag tenminste 2x per uur rijdt tussen Hoofddorp en Zwanenburg en in Lijnden aansluiting biedt op R-net.

5. **Voldoende fietsenstallingen**

Op veel OV-knooppunten in Amstelland en Meerlanden zijn te weinig fietsenstallingen. Breidt het aantal plekken uit bij de haltes Uithoorn Willem Klooslaan, Uithoorn Noordammerweg, Amstelveen Poortwachter, Amstelveen Sportlaan, Amstelveen Hueseplein, Amstelveen busstation, Amstelveen Kruiskerk en Amstelveen Graaf Florislaan.

6. **Bereikbaarheid Uithoorn en Aalsmeer**

Uithoorn Meerwijk en Legmeer zijn 's avonds na 20.30 uur niet bereikbaar met lijn 174. In het weekend rijdt deze buslijn slechts 1x per uur. Hetzelfde geldt voor buslijn 171 tussen Amstelveen en Aalsmeer via Oranjewijk. In een dichtbevolkt gebied midden in de Randstad is dit een te lage frequentie. Beide bussen zouden 7 dagen per week tenminste 2x per uur moeten rijden t/m 23 uur. Ook zou buslijn 171 moeten doorrijden naar Aalsmeer Hornmeer. De meeste bewoners van deze wijk wonen nu te ver van de dichtstbijzijnde bushalte.

Amsterdam

1. **Doorstroomstation Amsterdam Centraal**

In de plannen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer keren nog steeds bijna alle treinen op Amsterdam Centraal en verdwijnen op sommige corridors zelfs alle Intercity's (o.a. Amsterdam Centraal – Almere Centrum, Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal en mogelijk ook Amsterdam Centraal – Haarlem). Door enkele infrastructurele ingrepen kunnen Intercity's behouden worden en kunnen alle treinen op Amsterdam Centraal doorgaande treinen worden. Zo kunnen er rechtstreekse verbindingen komen van bijvoorbeeld Almere naar Haarlem en van Hilversum naar Zaandam. Er hoeven dan minder reizigers over te stappen en omdat het tijdrovende keren van treinen niet meer nodig is ontstaat er ruimte voor hogere frequenties.

Om dit mogelijk te maken moeten treinen elkaar niet meer kruisen. Daarom is de bouw van een extra perron nodig op Amsterdam Sloterdijk en bij Amsterdam Muiderpoort en van een fly-over aan de westzijde van Amsterdam Sloterdijk. Daarnaast moet met spoed extra worden geïnvesteerd in station Amsterdam Centraal (verbreding huidig perron 15) zodat na de verbouwing 10 in plaats van 9 doorgaande sporen beschikbaar blijven. Door dit nu te beslissen kan dit meegenomen worden tijdens de verbouwing die de komende 10 jaar plaatsvindt en wordt de bouwoverlast voor reizigers beperkt. Bovendien hoeven frequentieverhogingen richting bijvoorbeeld Haarlem en Alkmaar dan niet te wachten op de afronding van de uitbreiding van station Amsterdam Zuid rond 2036.

2. **Tram: niet trager en minder, maar sneller en vaker**

Er dreigt een forse bezuiniging op het tramnetwerk eind dit jaar waarbij meerdere tramlijnen verdwijnen. In een autoluwe binnenstad is goed OV juist essentieel. Maak het tramnetwerk efficiënter door doorstromingsmaatregelen bij kruispunten en behoud en uitbreiding van vrije trambanen zodat trams niet worden gehinderd door auto's en sneller en vaker kunnen rijden.

3. **Bussen op de A10**
Op verschillende delen van de A10 rijden bussen, maar er zijn geen haltes. In Amsterdam Noord zijn kansen voor een nieuw BRT-netwerk met haltes direct langs de snelweg. Dit kan door de buitenste rijbaan of de vluchtstrook te reserveren voor de bus en daarlangs haltes in te richten. Zo kan een snelle verbinding ontstaan tussen Amsterdam Sloterdijk, Kadoelen, Buiksloot, Nieuwendam met aansluitingen op de bussen naar Zaanstad, Landsmeer en Purmerend. Sowieso zou bij files de buitenste rijbaan op de hele A10 gereserveerd moeten worden voor bussen.
4. **Nachttrein**
Introduceer in het weekend een nachttrein van Amsterdam naar alle stations in de provincie. Lobby bij het Rijk voor opname in vervoerconcessie hoofdrailnet die dit najaar wordt vastgesteld.
5. **Noordzuidlijn doortrekken en sluiten metroring**
Wij zijn blij met de verlenging van de Noordzuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp. Maak hier vaart mee zodat op het spoor meer ruimte komt voor intercity's en internationale treinen. Onderzoek ook het verder doortrekken van de metro naar Nieuw-Vennep en Zaandam. Sluit ook de metroring om Havenstad snel te verbinden met Amsterdam Centraal. Voor dit nieuwe stadsdeel zijn ook snelle bus- en tramverbindingen met andere delen van de stad essentieel.
6. **Busbaan Westtangent**
Geeft R-netlijn 369 Schiphol – Amsterdam Sloterdijk (westtangent) vanaf het viaduct Amsterdam-Sloten van de A4 een vrije busbaan richting het winkelcentrum zodat de bus niet gehinderd kan worden door het autoverkeer.
7. **Internationale terminal op zowel Zuid als Centraal**
Zorg voor een ruime terminal voor internationale treinen op station Amsterdam Zuid maar zorg dat er ook ruimte blijft voor internationale treinen op station Amsterdam Centraal. Gezien de verwachte groei is de geplande capaciteit voor internationale treinen op Amsterdam Zuid namelijk te beperkt. Daarnaast is het wenselijk dat de toeristische reiziger Amsterdam Centraal rechtstreeks kan blijven bereiken. Verbreed daarom het perron langs het huidige spoor 15 zodat hier internationale treinen kunnen blijven stoppen.
8. **Ontvlecht Sprinters en Intercity's ten westen en noorden van Amsterdam**
Verdubbel sporen tussen Haarlem en Amsterdam en tussen Uitgeest en Amsterdam en investeer in extra opstelcapaciteit voor treinen. Zo kunnen op deze drukke NS-trajecten de Sprinters hoogfrequent gaan rijden onafhankelijk van het Intercity-net en kunnen de Intercity's in heel Noord-Holland ook vaker gaan rijden.
9. **IJmeermetro**
Voor een goede ontsluiting van IJburg en de nieuwe wijken in Almere is de IJmeermetro noodzakelijk. Realiseer zo snel mogelijk de eerste stap het verlengen van de metro van Diemen Zuid naar IJburg.
10. **Spoorverdubbeling westtak Amsterdam en realisatie Schinkelboog**
Zo kunnen treinen vanuit Zaandam niet alleen rechtstreeks naar Schiphol Airport maar ook naar Amsterdam Zuid rijden terwijl er tegelijkertijd ruimte blijft voor HSL treinen naar Amsterdam Centraal. Bijkomend voordeel is dat een omleidingsroute ontstaat voor Intercity's tussen Alkmaar en Utrecht indien er verstoringen zijn rond Amsterdam Centraal.
11. **Ruimtelijke reservering spoorlijn Haarlem – Amsterdam Zuid langs A9**
Biedt mogelijkheid voor nieuwe rechtstreekse treinverbindingen en is in de toekomst mogelijk nodig om de Schiphol spoortunnel te ontlasten zodat er daar meer ruimte komt voor internationale treinen.