

Amersfoort, 20 april 2023

Aan: gekozen Statenleden

Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Zuid-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 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 blijven doorgaan 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 werk en sociale voorzieningen zoals scholen en ziekenhuizen 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 nog laag. Meer, sneller en directer OV kan hier het OV de meest aantrekkelijke keuze voor de reiziger maken. Daarmee 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 over snelwegen en provinciale doorstroomwegen en laat deze busdiensten ook bedrijventerreinen (nu nog vaak autolocaties) ontsluiten. Beperk dit niet tot verbindingen van en 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 verkorten en het OV extra aantrekkelijk 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 laat 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 vindbaar 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 station Dordrecht. 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 Zuid-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 Zuid-Holland 2023-2027

Algemeen

1. Nieuwe nachttreinen en (terugkeer) nachtbusen

Rotterdam, Delft, Den Haag en Leiden zijn aangesloten op het NS-nachtnet. Maar andere stations zijn 's nachts onbereikbaar, zelfs op uitgaansavonden. Introduceer daarom nieuwe nachttreinen 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 het zelf in de eigen regionale spoorconcessies. Introduceer in het weekend ook meer nachtbusen in de provincie. Vroeger reden er nachtbusen tussen Leiden en Zoetermeer (lijn 800), vanaf Hardinxveld-Giessendam (lijn 891) en Dordrecht (lijn 892) naar Rotterdam Centraal. Deze ritten waren populair. Vanwege corona zijn de nachtbusen opgeheven. Nachtclubs en andere horeca zijn alweer een tijdje open maar de nachtbus is niet teruggekomen. Introduceer deze buslijnen weer zo spoedig mogelijk.

2. OV-fiets op elk station

Het gebruik van de OV-fiets groeit jaarlijks sterk. Op een aantal stations in Zuid-Holland grijpt de reiziger echter mis. Maak met NS afspraken dat de OV-fiets ook beschikbaar komt op Den Haag Moerwijk, Leiden Lammenschans, Rotterdam Zuid, Dordrecht Zuid, Den Haag Ypenburg, Lansingerland-Zoetermeer, Rotterdam Noord, Capelle Schollevaer, Nieuwerkerk a/d IJssel, Waddinxveen, Waddinxveen Triangel, Boskoop Snijdelwijk, Sassenheim, Dordrecht Stadspolders, Sliedrecht Baanhoek, Boven-Hardinxveld, Hardinxveld-Giessendam, Hardinxveld Blauwe Zoom en Arkel.

3. Extra fietsenstallingen en hubs voor deelfietsen

Op veel stations en OV-knooppunten is een tekort aan fietsenstallingen. De fietsenstalling bij Leiden Lammenschans is alleen nog toegankelijk voor pashouders en de capaciteit is verlaagd. Buiten de stalling zijn extra rekken gekomen maar deze zijn nog steeds overvol. Fietsen blokkeren zelfs de trap naar het perron. Pak deze chaos snel aan en zorg voor voldoende rekken. Er is ook een tekort aan stallingen bij veel R-net bushaltes en bij metrostation Blijdorp en station Den Haag Laan van NOI. Zorg dat dit tekort snel wordt opgelost en creëer daarbij voldoende ruimte voor brede fietsen want deze passen nu vaak niet in de rekken. Realiseer in woonwijken mini-hubs voor deelfietsen en elektrische deelscooters.

4. Terugdraaien bezuinigingen en voorkomen nieuwe vershraling

Sinds 2019 is het aantal busritten (dienstregelingsuren) afgenomen. In meerdere regio's dreigt verdere vershraling doordat het aantal reizigers na de coronacrisis nog niet terug is op het niveau van 2019. Minder busritten betekent echter ook minder reizigers. Voorkom deze negatieve spiraal door de omvang van het aanbod op ten minste het niveau van 2019 te behouden.

Holland-Rijnland

1. **Aanpak opstoppingen toegangswegen Leiden en voorkomen nieuwe opstoppingen**

Rondom Leiden lopen bussen in de spits en op zaterdag vaak vast in het verkeer op de toegangswegen. Wij zijn blij met de komst van een vrije busbaan richting Katwijk, maar vragen u ook op andere corridors te investeren in extra businfrastructuur. Zo is een vrije busbaan of in ieder geval langere busstroken rond de kruispunten aan te bevelen op de Hoge Rijndijk (buslijn 169/182/183 vanuit Alphen a/d Rijn en 187 vanuit Boskoop). Een busbaan is mogelijk door het weghalen van parkeerplaatsen en/of het onmogelijk maken van een aantal linksafbewegingen. Ook de routes van lijn 50 (Haarlem-Lisse-Leiden) en lijn 365 (Schiphol-Roelofarendsveen-Leiden) zijn vertraginggevoelig.

Er dreigen op korte termijn nieuwe opstoppingen in het centrum van Leiden te ontstaan. De gemeente heeft besloten om alle bussen te weren van de Stationsstraat en het Kort Rapenburg. Deze zullen gaan rijden via de Morsweg en de Langegracht. De route via de Morsweg is problematisch omdat bussen dan 2x kort achter elkaar het spoor Leiden-Alphen a/d Rijn moeten oversteken. Dit leidt bij gesloten spoorbomen tot vertragingen en dit raakt een groot aantal buslijnen waaronder bijna alle stadsbuslijnen.

2. **Verbeter de aansluitingen**

Wij missen duidelijke afspraken over goede aansluitingen. Zo sluit lijn 57 vanuit Noordwijkerhout in Hillegom niet aan op de treinen naar Haarlem en in Voorhout niet aan op de treinen naar Leiden. Door de vertrektijden te verschuiven kunnen op beide stations goede aansluitingen worden geboden. Ook is een betere aansluiting mogelijk tussen buslijn 165 en 187 bij Hazerswoude-Driesprong voor reizigers tussen Zoetermeer en Boskoop. De overstaptijd is 19 minuten. Alleen al binnen deze overstaptijd kan je de hele reis per auto afleggen. Met goede aansluitingen wordt het OV veel aantrekkelijker.

3. **Stadsdienst Leiden altijd 2x per uur**

Lijn 1 t/m 8 rijdt nu in avonduren, op zondag en in zomervakanties slechts 1x per uur. Voor lijn 1, 2 en 6 geldt dit ook op zaterdag. Lijn 1 rijdt helemaal niet op zondag en 's avonds, lijn 3 rijdt ook niet 's avonds, en lijn 7 rijdt niet 's avonds en niet in het weekend. Hierdoor rijdt er 's avonds geen enkele bus in Leiden over de Witte Singel (lijn 1 en 3). Een frequentie van 1x per uur midden in de stad is te laag. In vergelijkbare steden rijden meer bussen. Wij vragen u de vervoerder te verplichten alle bussen in en rond Leiden tenminste twee keer per uur te rijden.

4. **Katwijk Oost en Rijnsburg beter ontsluiten**

Door de herziening van het lijnennetwerk rond Katwijk is een groot deel van het oostelijke deel van Katwijk niet meer bereikbaar met het openbaar vervoer waaronder bedrijvenpark 't Heen. De loopafstand tot de dichtstbijzijnde halte is voor veel adressen 1,5 kilometer. Wij vragen u daarom te onderzoeken of het mogelijk is om lijn 20 of 21 om te leiden via Katwijk Oost. Beide buslijnen rijden overdag elk kwartier en volgen nu grotendeels dezelfde route. Door één van beide lijnen via Katwijk te rijden worden ook grote delen van Rijnsburg beter ontsloten. Hier rijdt nu alleen lijn 90, maar deze bus rijdt slechts 1x per uur.

5. **Hazerswoude – Den Haag Centraal**

De rechtstreekse bussen van Alphen a/d Rijn, Hazerswoude en Benthuizen naar Den Haag Centraal zijn in 2022 wegbezuinigd (lijn 380 en 381). Het aantal reizigers was beperkt, maar dit komt vermoedelijk door de te lage frequentie. Reizigers moeten nu met de bus naar Zoetermeer Centrum West (lijn 165) en daar overstappen op de tram. Wij vragen u in de spits de rechtstreekse bussen weer te introduceren en deze ten minste elk kwartier te laten rijden.

6. **Leiden Centraal – Alphen a/d Rijn – Woerden – Utrecht Centraal elk kwartier**
Tussen Woerden en Leiden rijdt slechts 2 keer per uur een trein (in de spits 4x per uur). Vanwege de zwakke ondergrond is dit een Sprinter en geen Intercity. We bevelen aan op dit traject de hele dag elk kwartier een trein te laten rijden. Lobby deze zomer bij het Rijk om dit op te nemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie. Investeer tenslotte in verdubbeling van de enkelsporige delen van het traject en in versterking van de ondergrond zodat de verbinding betrouwbaarder en sneller wordt.
7. **Hoogwaardig OV rond Leiden: vaker en met minder overstappen**
De nieuwe hoogwaardige OV-verbinding Den Haag-Wassenaar-Katwijk-Noordwijk-Sassenheim (lijn 385) rijdt slechts 2x per uur en in het weekend zelfs maar 1x per uur. Om voldoende aantrekkelijk te zijn voor reizigers dient de frequentie verhoogd te worden naar tenminste 4x per uur op werkdagen en 2x per uur in het weekend. Veel reizigers moeten nu op Leiden Centraal overstappen omdat de HOV-busverbindingen naar Katwijk (lijn 430/431/432) en naar Leiderdorp (lijn 410) en Zoetermeer (lijn 400) op het station eindigen. Verbindt deze lijnen aan elkaar zodat reizigers niet meer hoeven over te stappen.

Midden-Holland

1. **HOV-bus, metro, trein naar Zevenhuizen en Zuidplas**
Het nieuwe Vijfde Dorp in de Zuidplaspolder moet goed worden ontsloten met openbaar vervoer. De frequentie van de huidige buslijnen naar het naburige Zevenhuizen is veel te laag. Lijn 383 Den Haag – Zoetermeer – Rotterdam Nesselande – Nieuwerkerk a.d. IJssel – Rotterdam Capelsebrug rijdt in de spits 2x per uur, daarbuiten 1x per uur en niet 's avonds. Bovendien rijdt deze lijn in het weekend niet tussen Den Haag en Zoetermeer en niet tussen Rotterdam Capelsebrug en Rotterdam Nesselande. Lijn 175 Gouda – Waddinxveen – Nesselande rijdt in de spits 2x per uur en daarbuiten slechts 1x per uur. Om aantrekkelijk te zijn voor reizigers zou er ten minste in de spits 4x per uur een snelle bus moeten rijden richting Nieuwerkerk a/d IJssel en Capelsebrug, richting Zoetermeer én richting Gouda.

Voor realisatie van een snelle busverbinding richting Gouda wordt gesproken over een vrije busbaan met een nieuwe brug over de Gouwe. Er is echter nog geen zicht op bekostiging en besluitvorming. Hierdoor dreigt het OV nog lange tijd te moeten omrijden via de huidige routes langs Waddinxveen. In de periode dat de vrije busbaan richting Gouda nog niet is gerealiseerd kan en moet het bestaande OV-aanbod ten westen van Gouda worden verbeterd. Dit kan door de frequentie van lijn 175 te verhogen naar 2x per uur, door lijn 178/278 Bodegraven – Gouda via Westergouwe door te trekken naar Nesselande, door lijn 383 ook buiten de spits 2x per uur te laten rijden en deze lijn ook in het weekend te rijden tussen Capelsebrug en Nesselande en door R-net lijn 497 Schoonhoven – Gouda door te laten rijden naar station Waddinxveen Triangel. Deze laatste bus biedt dan gelijk een rechtstreekse verbinding tussen Schoonhoven en het Hoornbeeck College en kan in de toekomst doorrijden naar het Vijfde Dorp via de nieuwe busbaan.

Naast de bouw van een busbaan is realisatie van het nieuwe station Gouweknoop noodzakelijk. Zo kan ook de verbinding tussen Alphen a.d. Rijn en Den Haag/Rotterdam worden versneld. Op de spoorlijnen naar Den Haag en Rotterdam is voor dit station pas ruimte voor als de spoorcapaciteit wordt uitgebreid, maar op de lijn naar Waddinxveen kan dit station wel al snel worden gerealiseerd. Streef er ook naar de metro die nu eindigt in Nesselande via station Gouweknoop te verlengen naar station Alphen aan den Rijn. Zo ontstaan voor de hele regio veel snelle OV-verbindingen.
2. **Minder overstappen op station Gouda**
Alle vier de stadsdiensten in Gouda eindigen op het station. Hierdoor moeten reizigers tussen Gouda Noord en Gouda Zuid altijd overstappen en zijn er in stille uren wachttijden tot 50 minuten. Maak met stedelijke en regionale lijnen een stedelijk netwerk met bussen die het station als tussenhalte hebben. Dan hoeven reizigers niet meer over te stappen op het station en is het Groene Hartziekenhuis voor alle inwoners van Gouda en veel inwoners uit de regio rechtstreeks bereikbaar.

3. **Vlinder laten uitvliegen rond Alphen a/d Rijn en Gouda**

Het vraagafhankelijke vervoersysteem Groene Harthopper rond Gouda, Waddinxveen, Bodegraven en Schoonhoven is onvoldoende toegankelijk. Reserveren moet 2 uur van te voren en de busjes zijn alleen toegankelijk voor inwoners van de regio die een pas hebben. Bezoekers van de regio hebben dus niets aan dit vervoer. De hopper biedt op momenten dat lijnbussen en buurtbussen niet rijden weliswaar deur tot deur vervoer, maar is mede hierdoor ook erg duur in verhouding tot het reguliere openbaar vervoer. Zo kost een rit van 2 zones voor een OV-reiziger bijna 10 euro.

Een veel aantrekkelijker oplossing voor de rustige uren is het vraagafhankelijke vervoersysteem Vlinder van Arriva in Alphen a/d Rijn. Hiermee zijn thans alle haltes van lijn 1 en 2 in avonduren bereikbaar tegen het reguliere OV-tarief. Reserveren kan tot 30 minuten van te voren en reizigers die instappen op het station hoeven niet te reserveren. Breid Vlinder uit naar de haltes van lijn 3 en 4 in Alphen a/d Rijn Zuid en ook voor de stadsdienst van Gouda. Zwammerdam en Boskoop Oost zijn alleen op werkdagen bereikbaar met een buurtbus en niet aangesloten op de Groene Harthopper. Zorg dat alle OV-haltes in deze dorpen en in Alphen aan den Rijn en ook de OV-haltes in alle kernen rond Gouda die nu worden bediend door de Groene Harthopper op de momenten dat er geen regulier OV is, bereikbaar worden met Vlinder. Het deur-tot-deur vervoer van de Groene Harthopper (vaak uitgevoerd met voertuigen voor vier personen) moet daarnaast als aanvullend systeem blijven bestaan o.a. voor reizigers die dit systeem gebruiken als WMO-vervoer.

4. **R-net Rotterdam – Schoonhoven**

Vanaf Rotterdam Capelsebrug gaat 4x per uur een snelbus via Schoonhoven naar Utrecht Centraal (lijn 295). Deze snelbus rijdt in het weekend 2x per uur en 's avonds 1x per uur. Wij vragen u de frequentie in de avonduren te verhogen naar 2x per uur en op werkdagen in de spits tot ten minste 6x per uur. Zo sluit deze bus beter aan bij de vervoervraag, kunnen extra reizigers worden getrokken en voldoet deze buslijn aan de kwaliteitsnormen van R-net.

Regio Den Haag, Delft, Westland en Zoetermeer

1. **Tramtunnel verlengen en realiseren HOV-Westland**

Om het aantal reizigers in RandstadRail te kunnen laten groeien en de verbinding van Den Haag met het Westland concurrerend te laten zijn met de auto moet de tramtunnel in het centrum van Den Haag in een rechte lijn worden verlengd vanaf de Grote Marktstraat naar OV-knooppunt Leyenburg. Dit is een cruciale schakel om versnelling en hogere frequenties mogelijk te maken op de Zuidwestlandcorridor. Het is een no-regret maatregel ongeacht de keuze voor tram of HOV bus richting Naaldwijk.

Wij vragen u te kiezen voor verlenging van RandstadRail lijn 4 naar Naaldwijk zodat reizigers tussen Naaldwijk en het centrum van Den Haag niet meer hoeven over te stappen. Verhoog de frequentie van R-net buslijn 456 tussen Den Haag en Naaldwijk in aanloop naar de komst van de tram van 4 naar 8x per uur en zorg dat deze in de spits niet meer kan vastlopen in het verkeer door het realiseren van busstroken.

Tussen Maasdijk en Schiedam rijdt lijn 456 over de A20. Bij files loopt deze bus vast in het verkeer. Maak het mogelijk dat deze bus op het hele traject bij drukte de vluchtstrook kan gebruiken. Hiervoor is het nodig deze vluchtstrook te verbreden. Verplaats ook de halte Maasland naar deze vluchtstrook zodat de bus niet meer de snelweg hoeft te verlaten. Op een vergelijkbare wijze kunnen haltes worden gerealiseerd op de vluchtstrook bij de afritten Maasdijk en Vlaardingen-West. Zo wordt deze verbinding aantrekkelijk voor meer reizigers.

2. **Voorrang bussen op toegangswegen Den Haag**

Geef bij de herinrichting van de Geestbrugweg prioriteit aan het openbaar vervoer. Bij de huidige inrichting loopt buslijn 23 vaak vast in het verkeer. Ook Q-liner 385 vanuit Wassenaar ondervindt in de spits veel verkeershinder. Op een groot deel van dit traject langs de Benoordenhoutseweg liggen busstroken. Verleng deze busstroken richting het noorden tot in ieder geval de Landscheidingsweg en regel dat bussen vanuit Wassenaar ook bij het kruispunt met de Laan van Nieuw Oost Indie ongehinderd kunnen doorrijden.

3. **OV in alle nieuwbouwwijken**

De nieuwbouwwijk Den Haag Vroondaal heeft geen OV. De dichtstbijzijnde bushalte (lijn 31 of 456) is op 1 tot zelfs 2 kilometer afstand. Dit voldoet niet aan het criterium van een loopafstand van maximaal 500 meter. Maak afspraken met de vervoerder dat in alle nieuwbouwwijken vanaf de oplevering van de eerste woningen OV op loopafstand beschikbaar is. Start indien een reguliere lijnbus in Vroondaal niet mogelijk is met een experiment met vraagafhankelijk maatwerkvervoer analoog aan de Haagse Hopper in het Haagse Benoordenhout.

4. **HOV Binckhorst ongelijkvloers**

Kies voor het nieuwe HOV-railtracé door de Binckhorst in ieder geval voor ongelijkvloerse kruisingen bij de grote kruispunten zodat het OV niet kan vastlopen in het verkeer.

Regio Rotterdam

1. **Rotterdamse tram sneller en vaker in plaats van opheffen**

De plannen om de regionale trams in Rotterdam te versnellen juichen wij toe. Wij vragen u echter de plannen om stadstramlijnen te schrappen een halt toe te roepen. Als deze plannen doorgaan hebben bewoners van wijken als Kralingen, het Oude Noorden en Hillegersberg straks geen tramhalte meer dichtbij huis. Dit kan veel reizigers gaan kosten. Kies voor behoud van de stadstrams en maak deze aantrekkelijker door ook deze te versnellen, frequenties te verhogen. De gewenste verbetering van de inrichting van straten kan ook worden gerealiseerd met behoud van de trams. Dit kan door niet de trams maar de auto minder ruimte te geven, bijvoorbeeld door het instellen van éénrichtingsverkeer voor auto's. De geplande tramverbinding tussen Kralingen en Zuid via een nieuwe brug over de Nieuwe Maas juichen wij toe als deze echt snel is en niet wordt gehinderd door overig verkeer. Anders vragen wij u alsnog te kiezen voor een metro. Bij een te langzame en/of onbetrouwbare verbinding is het risico namelijk groot dat reizigers de huidige metro route via Beurs blijven kiezen en wordt de overbelasting van het metronetwerk niet opgelost.

2. **City Sprinter Den Haag-Dordrecht doortrekken naar Gorinchem**

Wij vragen u de plannen voor de City Sprinter Den Haag – Dordrecht inclusief meerdere nieuwe stations langs de Oudelij (zoals Rijswijk Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Rotterdam Stadionpark) snel uit te werken nu er geld beschikbaar is uit het Nationaal Groeifonds. Voor hogere frequenties en het ontvlechten met het Intercity-netwerk is het nodig dat de spoorverdubbeling Delft Campus-Schiedam snel wordt gerealiseerd evenals een ongelijkvloerse kruising tussen Rotterdam Zuid en Barendrecht. Wij adviseren ten zuiden van Rotterdam de City-Sprinter aan de oostzijde van het traject te laten rijden. In Dordrecht wordt het dan mogelijk de City Sprinter te koppelen aan de Merwedelingelij en zo een rechtstreekse verbinding Den Haag-Gorinchem te realiseren. Het grootste deel van de reizigers van de Merwedelingelij stapt momenteel over op Dordrecht. Deze overstap is dan niet meer nodig.

3. **Bereikbaarheid IJsselland Ziekenhuis Capelle**

Buslijn 37 tussen Rotterdam Alexander en het ziekenhuis is tijdens de coronapandemie opgeheven. De buurtbus Capelle (lijn 605 en 606) stopt nu bij het ziekenhuis maar dit betekent voor veel reizigers een extra overstap en deze buurtbus rijdt niet in het weekend en niet in avonduren juist als het bezoekuur is. Het enige alternatief voor bezoekers en medewerkers van het ziekenhuis is op deze momenten metrohalte Middenlaan. Dit is echter 8 minuten lopen en dat is een te groot obstakel voor mensen die slecht ter been zijn. Zorg daarom dat er ook in het weekend en avonduren weer een OV-verbinding met het ziekenhuis komt.

4. **Behoud tram Schiedam**

De gemeente Schiedam wil tramlijn 21 naar Spaland opheffen. Wij vragen u deze tramlijn te behouden en te verlengen naar het nieuw te bouwen station Schiedam Kethel. Het tramviaduct ligt daar al jaren ongebruikt te wachten op de komst van de tram en het station.

5. **Woonwijk Merwe 4 Havens ontsluiten**

De nieuwe woonwijk Merwe 4 Havens worden alleen aan de noordkant met OV ontsloten via tramlijn 21 en 24. Nu er een groot aantal woningen wordt gebouwd is het wenselijk dat er een extra buslijn komt over bijvoorbeeld de Keileweg en de Nieuw-Mathenesserstraat zodat bewoners op redelijke loopafstand van hun woning OV krijgen.

6. **Verhoog frequentie lijn 36**

Zorg dat lijn 36 tussen Rotterdam Alexander en Kralingse Zoom ook 's avonds en op zondag elk kwartier gaat rijden. Deze bus wordt veel gebruikt door senioren. Vaak moeten reizigers met een rollator staan omdat alle rollatorplaatsen al bezet zijn. Een kwartierdienst sluit bovendien beter aan bij de frequentie van de metro's en zal leiden tot reizigersgroei.

7. **Vernieuwing knooppunt Kralingse Zoom**

Kralingse Zoom is de plek waar veel reizigers overstappen tussen bus en metro. Het busstation is nu een tochtige plek met natte bankjes als het gerekend heeft. Vernieuw het complete knooppunt zodat het aantrekkelijk en comfortabel is voor reizigers. Breidt de P&R parkeergarage uit en benut het bestaande uitgestrekte parkeerterrein voor het realiseren van woningen en voorzieningen zodat de optimale OV bereikbaarheid van deze locatie veel beter wordt benut. Behoud daarbij wel een ruimtelijke reservering voor een toekomstige metro-verbinding naar Rotterdam Zuid.

Drechtsteden

1. **Merwedelingelijn: meer passeersporen voor hogere frequentie**

De Merwedelingelijn is gevoelig voor vertragingen omdat een groot deel van de lijn enkelsporig is. Realiseer bij elk station langs de lijn waar dit nog niet gebeurd is een passeerspoor zodat treinen elkaar bij vertragingen ook bij andere stations dan gebruikelijk kunnen passeren. Het stuk Dordrecht-Dordrecht Stadspolders is dubbelsporig. Onderzoek of het mogelijk is om met korte extra stukken dubbelspoor de frequentie tussen Dordrecht en Gorinchem te verhogen van 4 naar 6x per uur en nieuwe stations te openen in Gorinchem Gildewijk en Gorinchem Oost.

2. **Vaker de stadsbus in Dordrecht**

Er is de laatste jaren flink bezuinigd op de stadsbuslijnen in Dordrecht. Hiermee is de kwaliteit op sommige plekken dusdanig geworden dat reizigers zijn afgehaakt of er zelfs helemaal geen openbaar vervoer meer is. Zo rijdt er 's avonds en op zondagen geen bus tussen de wijk Dubbeldam en Dordrecht station (lijn 2). De reizigersaantallen op deze verbinding zijn de afgelopen 10 jaar juist licht gestegen. Het schrappen van de bussen past daar niet bij. Alternatief is de inzet van kleiner materieel op de rustige uren. Er rijdt slechts 1x per uur een bus tussen Crabbehof en Dordrecht station (lijn 3). Deze frequentie moet worden verhoogd naar 2x per uur om voldoende aantrekkelijk te zijn voor reizigers.

3. **Nieuwe bus Kralingse Zoom – Sliedrecht – Hardinxveld**

In Hardinxveld rijdt naast de trein alleen een buurtbus. Wij zien kansen voor een nieuwe busverbinding Hardinxveld-Giessendam – Sliedrecht – Kralingse Zoom. Een bus op deze route kan nieuwe reizigers trekken tussen Hardinxveld en Sliedrecht omdat hier nu geen busverbinding is. Bovendien is deze verbinding aantrekkelijk voor nieuwe reizigers richting Kralingse Zoom omdat reizigers vanuit het centrum van Sliedrecht en Sliedrecht Oost dan niet meer hoeven over te stappen voor een reis naar Kralingse Zoom en omdat deze bus vanaf Sliedrecht Baanhoek de A15 en de A16 kan volgen. Reizigers uit Sliedrecht krijgen dan een kortere reistijd dan met de bestaande lijn 388 en 491 die door Papendrecht rijden.

4. **Kralingse Zoom – Sliedrecht – Utrecht Centraal elk kwartier**

Het is wenselijk dat lijn 388 op werkdagen overdag elk kwartier gaat rijden in plaats van elk half uur. Dit kan veel extra reizigers trekken. 's Avonds, in weekenden en vakanties is het wenselijk dat deze lijn de volledige route gaat rijden en niet worden ingekort tot Utrecht – Sliedrecht Baanhoek.

5. **Alle dorpen een bus en sneller van Bleskensgraaf naar Utrecht via Meerkerk**

Alle dorpen in Molenlanden moeten goed ontsloten worden per bus. Dat is nu niet het geval. Lijn 75 Sliedrecht – Goudriaan rijdt alleen nog maar in de spits 1x per uur en de alternatieve buurtbus rijdt in Ottoland, Bleskensgraaf en Molenaarsgraaf slechts een paar keer per dag. Bovendien rijdt lijn 75 niet meer tussen Goudriaan en P&R Meerkerk. Giessenburg, Hoornaar en Giessen-Oudekerk worden alleen overdag bediend door een buurtbus. In de avonduren en het weekend is er alleen een belbus. Alternatief voor een deel van de reizigers is Snellbuzz 388 Papendrecht-Utrecht over de provinciale weg. Deze bus is door de korte reistijd aantrekkelijk, maar de haltes van deze bus zijn voor veel bewoners op te grote loopafstand.

In het verleden was de aansluiting in Meerkerk van lijn 75 op de bussen naar Utrecht onbetrouwbaar vanwege de drukte op de A27 en daardoor werd het aantal reizigers tussen Goudriaan en Meerkerk te laag. Een deel van de oplossing is om naast lijn 387 en 388 ook de Brabantliners in Meerkerk te laten stoppen zodat er vanuit Meerkerk meer verbindingen zijn met Utrecht. Dit kan ook extra reizigers opleveren binnen Molenlanden als meer dorpen een verbinding krijgen met Meerkerk. Onderzoek daarom hoe de dorpen in Molenlanden allemaal goed ontsloten kunnen worden bij voorkeur met een verbinding met zowel Meerkerk als Sliedrecht of Hardinxveld. Dit kan voor een deel van de dorpen mogelijk door lijn 75 weer de hele dag te rijden tussen Sliedrecht en Meerkerk.

6. **Meer bussen in Hendrik Ido Ambacht**

Sinds de invoering van een nieuwe route is het aantal reizigers in lijn 92 Rotterdam Zuidplein – Hendrik-Ido-Ambacht – Dordrecht gedaald. Hierdoor is lijn 192 inmiddels opgeheven en zijn de frequenties van lijn 92 verlaagd. De oorzaak van het reizigersverlies ligt in onze ogen aan het strekken van de route waardoor meerdere haltes zijn vervallen. Deze bus zou daarom weer een ontsluitende functie moeten krijgen met meer haltes. Onderzoek of door een aanpassing van de route in Hendrik-Ido-Ambacht meer reizigers kunnen worden getrokken. Bijvoorbeeld door te rijden via de Pompe van Meerdervoort singel. Verhoog in ieder geval de frequentie in de spits naar 4x per uur.

7. **Nieuwe buslijn Dordrecht – Sliedrecht – Hardinxveld-Giessendam – Gorinchem**

Sliedrecht en Hardinxveld Giessendam hebben via de Merwedelingelijn een goede verbinding met Gorinchem en Dordrecht. Dit geldt echter niet voor de ziekenhuizen en de MBO scholen in deze plaatsen. Met een nieuwe buslijn Dordrecht-Gorinchem die de ziekenhuizen en scholen in Dordrecht en Gorinchem onderling verbindt kan een goede aanvulling ontstaan op de trein die veel nieuwe reizigers kan trekken. Rijdt deze lijn in de spits tenminste twee keer per uur en daarbuiten tenminste 1x per uur.

8. **Hogere frequentie stadsdienst Gorinchem**

Lijn 1 ontsluit in Gorinchem de wijken Stalkaarsen, Gildewijk en Haarwijk als een ringbus. Deze bus rijdt echter in elke richting maar 1x per uur. Onderzoek of het mogelijk is deze lijn in beide richtingen 2x per uur te rijden. Dan is er voor elke aankomende trein een aansluitende bus. Zo komt het openbaar vervoer in Gorinchem weer op een acceptabel niveau.

Voorne-Putten / Hoeksche Waard / Goeree-Overvlakke

1. **Rechtstreeks Spijkenisse – Oud-Beijerland via de veerpont**

Met het OV van Spijkenisse naar Oud-Beijerland moet je omreizen via Rotterdam Zuidplein. Dit komt omdat er geen OV-verbinding is over het Spui. Er is wel een veerverbinding bij Nieuw-Beijerland. De bus kan mee op dit veer. Introduceer daarom een rechtstreekse verbinding tussen busstation Heinenoord via Oud-Beijerland naar Spijkenisse (verlengen van lijn 163, 171 of 172). Dit maakt de reistijd tot een half uur korter.

2. **Kortere reistijd naar West-Brabant**

De reistijden tussen de Hoeksche Waard / Goeree Overflakkee en West-Brabant is te lang. De reistijd per auto is al snel een uur korter. Mogelijke verbeteringen zijn:

- Bushalte op vluchtstrook A29 bij Willemsstad voor lijn 310
- Lijn 103 Roosendaal-Willemsstad verlengen naar busknooppunt Heinenoord

3. **Renesse – Ouddorp**

Verhoog samen met Zeeland de frequentie van lijn 104 tussen Renesse en Ouddorp naar twee keer per uur. Deze bus rijdt tussen Ouddorp en Spijkenisse al elk half uur.

4. **Investeren in fietskluisen**

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, bijvoorbeeld bij de busstations in Oude-Tonge en Heinenoord.

5. **Betere bereikbaarheid busstation Heinenoord**

's avonds rijden er twee bussen vlak achter elkaar tussen Rotterdam Zuid en busstation Heinenoord (lijn 160/166) en daarna een uur lang niets. Dit komt omdat beide buslijnen 's avonds maar 1x per uur rijden. Dit kan efficiënter door één van deze bussen een half uur op te schuiven of door één van de bussen die rechtstreeks naar Oud-Beijerland rijdt een extra stop te laten maken bij het busstation. Zo ontstaan er meer reismogelijkheden voor reizigers. Op de korte verbinding tussen de A29 en het busknooppunt Heinenoord kunnen bussen vastlopen in het overige verkeer. Onderzoek of het mogelijk is bussen hier gegarandeerde doorgang te geven door mini-busbanen met een voorrangregeling.