

Amersfoort, 12 April 2019

Aan: Informatuur GS Gelderland, de Weledelgestrenge Heer mr. M. Boumans

Betreft: openbaar vervoer

Geachte Heer Boumans,

Als informatuur zullen u vele verzoeken bereiken.

Mobiliteit is een belangrijke taak van de provincie. Aan openbaar vervoer wordt een substantieel bedrag uitgegeven.

De Reizigersvereniging Rover, consumentenorganisatie in het openbaar vervoer, biedt u hieronder een aantal suggesties over het openbaar vervoer in Gelderland aan, met het oog op het programma van Gedeputeerde Staten in de komende collegeperiode.

De invloed van de provincie op het openbaar vervoer is groot. De provincie is niet alleen opdrachtgever en subsidieverlener van het regionale openbaar vervoer, maar is ook infrastructuurbeheerder, regisseur van de ruimtelijke ordening, investeerder in infrastructuur en samenwerkingspartner van gemeenten en Rijk.

### **Gesprekspartner**

Wij zijn graag uw gesprekspartner. Wij komen graag langs om deze brief toe te lichten. Heeft u vragen over het openbaar vervoer? Zoekt u deskundigen die mee kunnen denken bij de verdere invulling van het mobiliteitsbeleid ? Neem dan gerust contact met ons op!

Wij wensen u succes met uw taak.

Met vriendelijke groet,  
René Coveen, regiocoördinator Rover Gelderland

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

## Actiepunten Openbaar Vervoer Gelderland 2019-2023

### 1. **Eén netwerk, één regisseur, één tarief**

De provincie heeft de regie en de verantwoordelijkheid voor de mobiliteit van deur tot deur, ook in de haarvaten. Mobiliteitsdiensten dienen beschikbaar te zijn in alle dorpen, steden en wijken, van vroeg tot laat op alle dagen van de week. Een sterke regie van de provincie kan leiden tot een beter openbaar en collectief vervoer: frequenter, sneller, fijnmaziger, eenvoudiger en doelmatiger. De provincie zal voor het vervullen van die regierol nauw met alle overige overheden moeten samenwerken: met het Rijk, de gemeenten en met de buurprovincies en met de deelstaat regering en de aan de grens liggende Kreisen van Noord Rijn-Westfalen.

De reiziger trekt zich weinig aan van de grenzen van de provincie of van concessiegebieden. De reiziger wil ontzorgd worden en makkelijk kunnen overstappen tussen trein en bus, ook over de landsgrens heen. Treinen, bussen en aanvullend vervoer dienen één netwerk te vormen met één tariefsysteem. Als eerste stap moeten tarieven beter afgestemd worden zodat vervoerders op hetzelfde traject elkaars abonnementen accepteren en zelfde km tarieven hanteren.

### 2. **Geen barrières bij de grens**

Verbeter de openbaar vervoerverbindingen met Duitsland zoals Aalten-Bocholt, Doetinchem-Emmerich, Nijmegen-Weeze en zorg dat deze allemaal te vinden zijn in reisinformatiesystemen zoals 9292. dit geldt ook voor buurtbusverbindingen. Zorg dat reizigers bij de grens niet dubbel hoeven te betalen en regel met NS dat de informatie op de kaartautomaten ook in het Duits beschikbaar is.

### 3. **Bevordering doorstroming**

Door filevorming verslechtert de doorstroming van het openbaar vervoer. Dit levert vertraging en onbetrouwbaardere reistijden op en maakt de exploitatie duurder. Provinciale coördinatie en (mede)financiering van doorstroming maatregelen verbeteren de reistijd. Het openbaar vervoer wordt daarmee een kwalitatief aantrekkelijker vervoermiddel.

### 4. **Goed openbaar vervoer vraagt adequate ruimtelijke ordening**

Plannen voor nieuwbouwwijken en nieuwe werklocaties dienen geïntegreerd te worden met een goed ontwikkeld (toekomstig) OV netwerk. Wij vragen u voor grote ontwikkellocaties een gegarandeerde goede OV-ontsluiting vast te leggen in de Omgevingsvisie en de daarop gebaseerde ruimtelijke programma's en verordeningen.

### 5. **Stop stijgende kilometer tarieven**

Door de steeds stijgende openbaar vervoer tarieven is de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto verslechtert. De door de provincie geaccordeerde reizigerskilometer tarieven naderen de benzinekosten per km terwijl OV-reizigers ook nog een opstaptarief betalen. Wij roepen u op de tarieven niet verder te verhogen. Beneden afstanden van ca. 40 km is de fiscale autokostenvergoeding van € 0,19 lager dan de kosten voor bus of trein. Dat past niet in een duurzaamheidsbeleid.

### 6. **Aandacht voor kwalitatief goed uitgevoerde haltevoorzieningen.**

Haltevoorzieningen stralen niet overal kwaliteit uit. Aandachtspunten zijn: voldoende schuilgelegenheid met zitgelegenheid, dynamische informatievoorziening, fietsparkeerplaatsen, goede toegankelijkheid voor (visueel) gehandicapten. Op knooppunten aangevuld met fietskluizen, fietsverhuur, wifi, toilet en drinkwatertappunt.

### 7. **Zorgen over het opheffen van zwakke lijndiensten.**

In de lopende aanbesteding voor het komende decennium voor de Veluwe (concessie IJssel-Vecht) zijn vrijwel geen bussen voorgeschreven in de weekenden. Dorpen als Vierhouten, Elspeet, Uddel, Garderen, Voorthuizen, Kootwijkerbroek, Otterlo en Hoenderloo dreigen in de avond en weekenden niet meer per OV bereikbaar te zijn. Rover vreest dat op termijn ook in de concessiegebieden Achterhoek (concessie Berkel-Dinkel) en het Rivierengebied (concessie Rijn-Waal) een zelfde kaalslag kan plaatsvinden en plaatsen als Borculo of Buren niet meer bereikbaar zijn.

Bij het ontbreken/opheffen van lijndiensten dient een adequaat alternatief beschikbaar te zijn. Juist omdat gebruikers van dunne lijndiensten meer dan elders afhankelijk zijn van OV, dient een alternatief voor een ieder toegankelijk openbaar vervoer te zijn en het landelijke tariefsysteem (OV chipkaart en abonnementen) geldig te zijn.

#### **8. Extra exploitatiekosten bij evenementen en wegreconstructies**

Vervoersbedrijven worden geconfronteerd met extra exploitatiekosten ten gevolge van evenementen en wegreconstructies. Dit gaat ten koste van het aanbod van openbaar vervoer (km/uren). Slimme bekostiging van deze extra exploitatiekosten is aan te bevelen. Verhaal de extra kosten bij de organisator/opdrachtgever.

#### **9. Meer capaciteit nodig op Maaslijn**

Op het noordelijke deel van de Maaslijn (Nijmegen-Roermond) is het erg druk. De toekomstige elektrificatie van de Maaslijn helpt voor het verbeteren van de punctualiteit maar de echte oplossing voor de drukte is een spoorverdubbeling op diverse trajectgedeelten zodat meer treinen kunnen rijden. Maak het ook mogelijk dat treinen van Arnhem kunnen doorrijden naar Nijmegen Heijendaal (campus). Overleg met het Rijk om dit op te nemen in de nieuwe hoofdrailnetconcessie 2025-2035.

#### **10. Hogere frequentie treinen naar Harderwijk en Zutphen**

Harderwijk (ca. 47.000 inwoners) en Zutphen (ca. 38.000 inwoners) hebben momenteel een halfuur dienst. Uitbreiding tot een 15-minutendienst verdient aanbeveling. Bij Harderwijk moet daarom een keerspoor worden gerealiseerd en tussen Harderwijk en Utrecht moeten bij meerdere stations inhaalsporen komen zodat Intercity's de Sprinters kunnen passeren.

#### **11. Verbeter IJssellijn**

De IJssellijn van Zwolle via Arnhem naar Roosendaal kan worden verbeterd. Hoge prioriteit heeft verdubbeling van de spoorbrug bij Ravenstein. Deze enkelsporige brug maakt deze corridor erg kwetsbaar voor vertraging en treinuitval. Lobby samen met de provincie Noord-Brabant en de schippersorganisaties bij het Rijk om deze brug zo spoedig mogelijk te vernieuwen. Dan kunnen op de hele corridor Nijmegen-'s-Hertogenbosch 4 Sprinters per uur gaan rijden. Onderzoek samen met de provincie Overijssel verdubbeling van het spoor tussen Deventer en Olst zodat hier een aparte Sprinter kan rijden en de reistijd Arnhem-Zwolle met de Intercity korter kan worden.

#### **12. Verdubbeling spoor Achterhoek**

De reistijd vanuit Winterswijk en Doetinchem naar Arnhem moet korter. Circa een kwartier reistijdwinst is te boeken door het introduceren van een regionale expresstrein die tussen Doetinchem en Arnhem niet stopt op tussengelegen stations. Hiervoor is spoorverdubbeling Didam-Doetinchem de Huet noodzakelijk en een vrije kruising bij Arnhem Velperbroek. Deze laatste is ook dringend nodig voor het behoud van goede aansluitingen op de corridor Utrecht-Arnhem-Nijmegen. Investeer als provincie om het spoor in de Achterhoek echt klaar te maken voor de toekomst en lobby bij het Rijk om een financiële bijdrage. Zorg uiterlijk bij de start van de nieuwe regionale concessie dat de treinen in de Achterhoek weer worden voorzien van een toilet.

#### **13. Valleilijn: elk kwartier en doortrekken van Ede naar Arnhem**

Op de Valleilijn rijden de treinen nu van Amersfoort tot Barneveld Zuid elk kwartier maar vanaf daar tot Ede-Wageningen slechts elk half uur. Investeer in (gedeeltelijke spoorverdubbeling) om een kwartierdienst op deze drukke corridor mogelijk te maken. Zestig procent van de Valleilijn reizigers reist door naar Arnhem. Trek daarom de Valleilijn door naar Arnhem in plaats van de huidige Sprinter.

#### **14. Opwaardering corridor Utrecht – Arnhem - Zevenaar**

Sprinters, Intercity's, regionale treinen en ICE zitten elkaar in de weg tussen Utrecht en Zevenaar en deze corridor is daardoor kwetsbaar voor vertragingen en treinuitval. Er komen meer Intercity's maar de NS-stations Veenendaal de Klomp en Driebergen-Zeist dreigen straks alleen nog maar bediend te worden door Sprinters. Dit heeft als consequentie dat alle reizigers van deze stations naar Arnhem en Nijmegen v.v. op het vernieuwde station Ede-Wageningen dienen over

te stappen en extra lang onderweg zijn. Reizigers uit Rhenen en Veenendaal zijn straks ook langer onderweg omdat hun trein op Driebergen moet worden ingehaald. Trek daarom samen met de provincie Utrecht op en regel zo spoedig mogelijk met het Rijk verdubbeling van het spoor tussen Utrecht en Veenendaal de Klomp en een fly-over bij Arnhem Velperbroek. Wees als provincie ook bereid hier financieel aan bij te dragen.

#### 15. **Versnelling A1-corridor en introductie kwartierdienst**

Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer en Enschede zijn uitgegroeid tot plaatsen met ongeveer 100.000 inwoners of meer. In totaal wonen er in de gemeenten langs de lijn meer dan 1,1 miljoen inwoners. Dat zijn meer mensen dan er wonen in de provincies Groningen en Drenthe tezamen. De frequentie en de snelheid op de A1 spoorlijn is niet van deze tijd. De 45 km tussen Amsterdam en Amersfoort wordt door de IC's in 34 minuten afgelegd met één tussenstop. Bijna net zo snel als de 45 km tussen Zutphen en Winterswijk, maar daar wel met een dieseltrein over enkelspoor, met 4 stops onderweg en 2 kruisingen. Door de halfuur frequentie hebben sommige reizigers overstaptijden van een kwartier of langer. De Intercity's op deze corridor moeten worden versneld en stapsgewijs moet de frequentie van Intercity's op de hele corridor naar 4x per uur. Hiervoor zijn investeringen in infrastructuur noodzakelijk:

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

#### 16. **Betere spoorverbinding Rivierenland**

Reizigers uit oosterlijk Rivierenland richting Utrecht hebben in Tiel nu een lange overstap. Dit komt omdat de dienstregeling van NS en Arriva door stukken enkelspoor niet op elkaar passen. Los dit knelpunt zo spoedig mogelijk op door stukken spoor te verdubbelen (in ieder geval: Tiel-Wadenoijen). Onderzoek ook realisatie van vrije kruisingen bij Geldermalsen om zo een doorgaande verbinding naar Dordrecht mogelijk te maken. Dit vereist samenwerking met de provincie Zuid-Holland die over de concessie van de Merwede-Lingelijn gaat. Behoud wel een rechtstreekse verbinding van Tiel naar Utrecht en naar Arnhem.