

Amersfoort, 12 april 2023

Aan: gekozen Statenleden  
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Limburg 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. 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 Limburg. 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 Limburg 2023-2027

### Bus

#### 1. Busbediening kleine kernen

Vijftien kleine kernen hebben in Limburg geen OV-verbinding. Er is door de provincie in samenwerking met Omnibuzz een rapport geschreven. Helaas is voor deze kernen nog geen vervoersoplossing gerealiseerd zoals bijvoorbeeld de haltetaxi in Zeeland.

#### 2. Busbaan Roermond

In Roermond loopt het verkeer vaak vast door het autoverkeer richting het Designer Outlet Centre. Realiseer daarom een vrije busbaan op de Godswaardersingel bij station Roermond voor bussen in noordelijke richting zoals al gerealiseerd is voor bussen in zuidelijke richting. Ook op de Oranjelaan is een vrije busbaan nodig voor bussen uit de richting van het station. In de andere richting is deze al gerealiseerd.

#### 3. Meer bussen nodig voor reizigersvraag rond Gennepe, Vaals en Roermond

Buslijn 83 Venlo – Gennepe – Nijmegen (Arriva/Breng) heeft potentie te groeien in aantal reizigers. Verhoog de frequentie tussen Nijmegen en Gennepe naar 4x per uur. Lijn 372 tussen Roermond en Baexem/Heythuysen en lijn 73 tussen Roermond en Heel/Thorn zitten tijdens de spitsuren vol. Verhoog de frequentie daarom tijdens de spits van een halfuurdienst naar een kwartierdienst en in de daluren van een uurdienst naar een halfuurdienst. Lijn 350 Maastricht-Vaals-Aachen rijdt 4x per uur tussen Maastricht en Aachen. Toch kunnen regelmatig in de spits reizigers niet mee. Zet daarom in de spits gelede bussen in op lijn 350 of verhoog in de spits de frequentie naar 6 of zelfs 8x per uur tussen Maastricht en Vaals. Handhaaf tussen Vaals en Aachen een frequentie van ten minste 4x per uur zoals dat nu het geval is van maandag t/m zaterdag.

#### 4. Ziekenhuizen en Woonboulevard bereikbaar

Steeds meer ziekenhuiszorg bij het Zuyderland ziekenhuis wordt geconcentreerd in Geleen en Heerlen. Voor de reiziger uit Parkstad naar de vestiging in Geleen is er een nogal omslachtige reis. Reizigers moeten eerst met de bus naar station Heerlen, vanaf daar met de trein naar Sittard en vervolgens met lijn 30 naar het ziekenhuis in Geleen. Vroeger was er een rechtstreekse buslijn van Heerlen naar Sittard (lijn 42). Van deze buslijn resteert nog lijn 53 die tussen Geleen busstation en Hoensbroek busstation rijdt. Wij stellen voor deze lijn van Geleen busstation via het ziekenhuis door te trekken naar Sittard station en de buslijn 53 van Hoensbroek busstation via de woonboulevard en kinderstad door te laten rijden naar Heerlen station. Heerlen Woonboulevard heeft weliswaar een station maar dit ligt aan de rand van het gebied waardoor de loopafstand naar bijvoorbeeld IKEA 13 minuten is. Een bus kan voor de deur stoppen. Dit maakt niet alleen het ziekenhuis beter bereikbaar maar zorgt ook dat lijn 53 aantrekkelijker wordt voor reizigers. In Heerlen kan lijn 53 gekoppeld worden aan een andere lijn in Parkstad zodat nog meer reizigers een rechtstreekse verbinding hebben met het ziekenhuis.

#### 5. Twee keer per uur de norm

Sommige bussen rijden maar 1x per uur. Dit geldt bijvoorbeeld voor lijn 43 Heerlen-Vaals v.v. na de ochtendspits tot circa 14:00 uur. Zo'n lage frequentie is onaantrekkelijk voor reizigers. Verhoog de frequentie van alle buslijnen in de provincie naar 2x per uur.

## 6. **Meer openbaar vervoer voor werknemers VDL Born**

De meeste werknemers van VDL Born komen met eigen vervoer. Dit geeft grote verkeersdruk bij de wisseling van de ploegen. Het OV aanbod is beperkt tot lijn 17/617 en 18/618 naar Sittard die elk 1 tot 2x per uur rijden. Onderzoek samen met het bedrijf of het OV kan worden uitgebreid op de momenten dat de ploegen wisselen en of dan nieuwe aantrekkelijke routes voor werknemers kunnen worden geboden.

## 7. **Nieuwe busverbinding Sittard-Maasmechelen**

Realiseer een rechtstreekse snelbus tussen station Sittard en Maasmechelen in samenwerking met De Lijn. Deze bus moet in Maasmechelen een aansluiting bieden op de nieuwe trambus van/naar Genk en Hasselt, welke vanaf begin 2024 gaat rijden. Door deze snelbus kunnen ook de Chemelot Campus en de nabijgelegen halte bij de carpoolplaats te Urmond worden bediend.

## Trein

### 1. **Eén treintariefstelsel bij Arriva en NS en einde aan het omchecken**

Zorg in Limburg voor één tariefstelsel voor alle treinen. Dit bevordert het gebruik van het openbaar vervoer. Laat het Arriva treinabonnement ook geldig zijn in de treinen van NS. Verbeter daarnaast op het terrein van de prijsstelling de aantrekkelijkheid van de kaartjes voor toeristen. Maak het hiernaast voor de reiziger ook makkelijker door gebruik te maken van één kaartlezer bij Arriva en de NS, zoals dit al in een aantal andere regio's mogelijk is. Nu moeten treinreizigers bij overstappen tussen deze vervoerders nog omchecken. Dit is onhandig en leidt ook tot hogere kosten. Het gebruiken van één kaartlezer voorkomt ook dat reizigers bij stremmingen als ze omreizen met de andere vervoerder op extra kosten worden gejaagd.

### 2. **Sneltrain op de Maaslijn: de Maasexpress**

In de toekomst wordt de Maaslijn geëlektrificeerd en op een paar gedeelten wordt dubbel spoor aangelegd. Voor een hogere betrouwbaarheid en een rechtstreekse sneltrain Maastricht-Venlo-Nijmegen is een volledige verdubbeling van het spoor nodig tussen Venray en Cuijk. Lobby hiervoor samen met de provincie Gelderland bij het Rijk en stel hiervoor als provincie cofinanciering beschikbaar.

### 3. **Intercity Aachen-Heerlen-Eindhoven**

Om Limburg beter te verbinden met de Randstad en Brabant is uitbreiding van station Eindhoven Centraal noodzakelijk. Het maximaal aantal af te handelen treinen op dit station wordt rond 2025 bereikt. Een rechtstreekse Intercity Eindhoven-Aachen van Arriva blijkt alleen mogelijk als NS een Intercity Eindhoven-Heerlen schrapt. Door de bouw van een extra perron wordt de nieuwe Intercity Aachen-Eindhoven wel mogelijk. Door de bouw van een vrije kruising aan de zuidzijde van dit station bij Tongelre zitten de treinen van/naar Weert en de trein van/naar Helmond elkaar niet meer in de weg en kunnen frequenties tussen Eindhoven en Weert en tussen Eindhoven en Venlo worden verhoogd en aansluitingen worden verbeterd.

### 4. **Sneller en vaker naar Düsseldorf**

De nieuwe rechtstreekse verbinding Eindhoven-Düsseldorf zal voorlopig een sneltrain blijven omdat in Duitsland deze trein op veel stations moet stoppen. Lobby met het Rijk voor spoorverdubbeling in Duitsland tussen Kaldenkirchen en Dülken zodat de verbinding een volwaardige Intercity kan worden die twee keer per uur rijdt. Daarnaast blijft dan de huidige regionale trein rijden.

### 5. **Station Blerick**

Station Blerick mist liften en is hierdoor niet goed toegankelijk. De perrons kunnen aantrekkelijker worden gemaakt door het planten van groen. Ook de voetgangerstunnel moet aantrekkelijker worden gemaakt.

## 6. **Heropenen spoor Maastricht-Hasselt**

Nu het politieke draagvlak voor een tram na jarenlange discussies is vervallen, ligt er een plan klaar voor een "trambus". Deze trambus is echter niet aantrekkelijk voor reizigers omdat de reistijd lang blijft, aansluitingsknopen niet mogelijk zijn en het comfort bescheiden is. Het spoor op dit traject is deels nog aanwezig. Via het spoor kan veruit de snelste verbinding worden geboden tussen beide stations. Een bus kan meer gebieden ontsluiten, maar vraagt hoge frequenties om voldoende aantrekkelijk te zijn. Wij vragen de overheden realisatie van een spoorverbinding te onderzoeken die beide stations verbindt in slechts een half uur, en dit te doen in combinatie met een verbetering van de busverbindingen. Hiervoor is het als eerste stap noodzakelijk dat Belgische en Nederlandse overheden op korte termijn in overleg treden teneinde de voorgenomen sloop van de oude spoorbrug over de Maas in Maastricht tegen te houden.

Bij een treinverbinding Maastricht-Hasselt kan onder meer ook een nieuw station worden gebouwd tussen Diepenbeek en Hasselt op maar ca. 600 meter van de universitaire campus. Bovendien kan de treindienst via Hasselt ook worden doorgetrokken naar Antwerpen Centraal zodat dan ook een rechtstreekse verbinding Maastricht-Antwerpen ontstaat in slechts 1,5 uur. Behalve voor reizigers uit Maastricht wordt dit bovendien ook aantrekkelijk voor reizigers uit andere plaatsen in de regio en uit bijvoorbeeld Aken, welke op station Maastricht kunnen overstappen.

## 7. **Luik – Maastricht 2x per uur**

Vanaf december 2023 zal naar verwachting de Drielandentrein Luik – Maastricht – Heerlen – Aken eindelijk gaan rijden. Terwijl er op het Nederlandse en Duitse deel een halfuursdienst gaat rijden, is er tussen Maastricht en Luik maar 1 trein per uur voorzien, weliswaar aangevuld met een S-trein Visé – Luik, waarvoor in Visé een apart perron wordt aangelegd. Wij vragen om ruimer te denken en over de hele verbinding een halfuursdienst in te leggen. Vervoerskundig is het nuttiger en exploitatief ook efficiënter om een doorgaande halfuursdienst te exploiteren in plaats van een uurdienst en twee losse eindjes Maastricht – Eijsden en Luik – Visé. Bovendien is een verbinding van 2x per uur zeker gewenst voor veel aansluitingen op station Luik-Guillemins. De middelen voor bovengenoemd kopspoor in Visé kunnen volgens ons nuttiger worden besteed. In aanvulling op realisatie van een halfuursdienst voor de Drielandentrein zien wij op de langere termijn ook kansen voor verlenging van de Intercity Eindhoven-Maastricht naar Luik. Hiervoor is het nodig dat meer Nederlands IC materieel geschikt wordt voor rijden in België onder 3KV bovenleidingsspanning.

## 8. **Hamont-Weert snel openen**

Ondanks de opname in het regeerakkoord Rutte III in 2017 is de verbinding Hamont-Weert nog niet gerealiseerd. De infrastructuur in België is helemaal klaar, maar aan Nederlandse zijde is nog elektrificatie nodig (inclusief spanningslus) en in de maximale variant een extra perron in Weert en een extra brug over de Zuid-Willemsvaart. Gezien de hoge kosten daarvan is er nog geen realisatiebesluit in Nederland genomen. Wij vragen om spoedige afronding van dit project. Het betreft immers een rechtstreekse treinverbinding tussen Antwerpen en intercity station Weert. Met een enkele overstap in Weert zijn veel bestemmingen goed bereikbaar. Een goedkopere oplossing is mogelijk: het plaatsen van een extra wissel op station Weert bij het bestaande perron in combinatie met aanpassing van een goederenwachtspoor, of de realisatie van een keerspoor voorbij station Weert of een eenvoudig nieuw perron aan de zuidzijde van het station. Voor de toekomst zien wij potentieel voor verhoging van de frequentie Antwerpen-Hamont-Weert naar 2x per uur en het verlengen van de verbinding tot Roermond.

## 9. **Nachttrein**

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

## 10. **Heropening Miljoenenlijn**

De afgelopen jaren is voor de exploitatie van de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij het spoor al op veel plaatsen vernieuwd. In Groningen is de spoorlijn Zuidbroek-Veendam met succes heropend en volgt binnen enkele jaren de spoorlijn Veendam-Stadskanaal. Hier zullen reizigerstreinen in het weekend gecombineerd rijden met de toeristische treinen. Door de miljoenenlijn te heropenen worden plaatsen als Simpelveld en Wylre veel beter ontsloten. Wij zien om deze reden tegen het weghalen van een wissel bij station Kerkrade Centrum.