



LIJNEN UITGEZET

OPENBAAR VERVOER IN EN ROND



LIJNEN UITGEZET

OPENBAAR VERVOER IN EN ROND MEPPEL

Inhoud:

1. Inleiding
2. Ontwikkelingen in het openbaar vervoer
3. Wat hebben we nu
4. Visie en beleid Meppel
5. Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer
6. Waar gaan we voor
7. Vervolg

Bijlagen:

1. Overzicht treinverbindingen Meppel
2. Regionale buslijnen Meppel en omgeving
3. Stadsdienst Meppel
4. Geraadpleegde literatuur



Hans Kuipers, Groen Links
Bert Kunnen, ChristenUnie
Frans Venema, Sterk Meppel

Meppel, november 2014

Bijlage 3 Stadsdienst Meppel

Binnen Meppel rijdt er een stadsdienst, lijn 1, van Berggierslanden (Parnassia) naar de wijk Oosterboer (Het Erf)

Vervoerder: Connexxion Taxi Services

Frequenties: spits en dal: 2x per uur, avond 1x per uur (alleen door de week tot 21.00 uur), koopavond en zaterdag 1-2x per uur, zondag 1x per uur.



Bijlage 4 Geraadpleegde literatuur

- Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer, Kennisplatform Verkeer en Vervoer, januari 2012
- Samenwerken aan vervoer in Zuidwest-Drenthe, Stamm juni 2014
- Dienstregelingen NS, Connexxion, Qbuzz, Syntus, OV-regio IJsselmond
- Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan Meppel, januari 2010.
- Vervoeren, verbinden, verslimmen!, nota van uitgangspunten OV-bureau Groningen Drenthe
- Structuurvisie Meppel 2013, Duurzaam verbinden.

Bijlage 2 regionale buslijnen Meppel en omgeving

Van en naar Meppel rijden de volgende lijnen, zowel vanuit Drenthe als vanuit Overijssel.

LIJN 40 Zwolle Busstation/NS-Meppel-station NS-Steenwijk-station NS (streekbus)

Route:Zwolle via Lichtmis, Rouveen en Staphorst naar Meppel

Vervoerder: Syntus

Frequenties: spits 2-4x per uur, dal: 2x per uur, avond; niet; zaterdag: 1x per uur, zondag geen ritten.

Bijzonderheden: Op maandag tot en met vrijdag rijdt de bus na Meppel 1x per uur door naar Steenwijk. Op zaterdag wordt alleen gereden tussen Zwolle en Meppel.

LIJN 20 Assen busstation/NS- Meppel station NS,(streekbus)

Route: Assen via Bovensmilde, Smilde, Hijkersmilde, hoogersmilde, Geeuwenbrug, Diever, Uffelte en Havelte naar Meppel.

Vervoerder: Qbuzz.

Frequenties: spits 1-2x per uur, dal, avond,zaterdag en zondag: 1x per 1,5 uur.

Bijzonderheden: In de spits buiten de vakanties maken de ritten na station Meppel nog een extra rondje door Meppel.

LIJN 32 Meppel-busstation/NS-Hoogeveen station NS (streekbus)

Route: van Meppel via Ruinerwold, Oosteinde, Ruinen, Anholt en Pesse naar Hoogeveen.

Vervoeder: Qbuzz.

Frequenties: spits 1-2x per uur, dal, avond, zaterdag en zondag: 1x per 1,5 uur.

Bijzonderheden: In de ochtendspits rijdt één rit vanaf Hoogeveen naar de Zuiderlaan in Meppel, de retourrit naar het station en na een korte pauze naar de Heinsiusstraat. In de avonduren en op zondagochtend wordt de LijnBelBus gereden.

LIJN 34 Meppel Busstation/NS- Zuidwolde Busstation. (streekbus)

Vervoerder: Qbuzz

Route: van Meppel via De Wijk en Veeningen naar Zuidwolde

Frequenties: altijd 1x per uur

Bijzonderheden: In de avonduren en op zondagochtend wordt de LijnBelBus gereden

LIJN 39 Meppel Busstation/NS-Oosteinde Schoolstraat.

Vervoerder: Qbuzz.

Route: van Meppel via De Wijk en Koekange naar Oosteinde.

Frequenties: spits en dal: 1x per uur; 's avonds, op zaterdag en op zondag geen ritten

Bijzonderheden: geen

LIJN 79 Meppel Station/NS- blauwe Hand (Streekbus)

Vervoerder: OV regio IJsselmond

Route: van Meppel via Nijeveen, Kolderveel en Wanneperveen naar Blauwe Hand.

Frequenties: spits en dal 1x per uur. 's Avonds en op zaterdag en zondag geen ritten.

LIJN 592 De Wijk Wiltenweg-Meppel Prinsenplein (Buurtbus)

Vervoerder: Syntus

Route: van de Wijk via IJhorst naar Meppel

Frequenties: spits en dal en zaterdag 1x per uur, vrijdagavond 1x per dag, zondags geen ritten

Bijzonderheden: In de ochtendspits wordt er alleen gereden tussen IJhorst en Meppel, waarbij zowel op de heen- en terugweg via Halfweg wordt gereden. Buiten de ochtendspits rijdt de lijn tussen de Wijk en Meppel richting Meppel via IJhorst en halweg en richting de Wijk via De Schiphorst. Op vrijdag wordt er nog een extra late koopavondrit gereden, op zaterdag eindigt de laatste rit in IJhorst.

1.Inleiding

Wij vinden openbaar vervoer een belangrijk aspect van het mobiliteitsbeleid van Meppel. Bus en trein zorgen voor minder auto's op de weg en dat is van belang vanwege leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Voor mensen met een beperking of mensen die geen auto hebben, biedt het openbaar vervoer mogelijkheden deel te nemen aan het sociaal verkeer.

Goed openbaar vervoer is niet vanzelfsprekend: als gevolg van bezuinigingen staat dit vervoer al jaren op de tocht. Wij maken ons zorgen over de openbaar vervoersvoorzieningen in en rond Meppel. De afgelopen jaren was er enkele malen sprake van bezuinigingen op het openbaar vervoer in onze regio. Onze intercitystatus stond bij de NS ter discussie, lijn 40 van het streekvervoer werd bedreigd en later overvol en eerdere en recente bezuinigingen troffen onze stadsdienst. De dreigende opheffing van de stadsdienst noopt ons des te meer stappen te ondernemen en de neerwaartse spiraal om te buigen.

Onze fracties stelden dit voorjaar het openbaar vervoer, vanuit verschillende invalshoeken, in de raad aan de orde. Hierbij zijn zorgen uitgesproken over de openbaar vervoersvoorzieningen in en rond Meppel. De drie fracties hebben de handen ineen geslagen en in gezamenlijk overleg gewerkt aan dit initiatiefvoorstel. Deze notitie beoogt om bij de andere fracties in de raad en het college het openbaar vervoer nadrukkelijk onder de aandacht te brengen. Wij streven er naar om deze notitie basis te laten zijn voor een visie op het openbaar vervoer, die breed wordt gedragen in de raad. Zo werken we vanuit een gezamenlijk vertrekpunt en zijn mogelijk beter in staat bezuinigingen en verpietering van het openbaar vervoer te bestrijden. Waar gaan we in Meppel voor met z'n allen, dat is het idee.

Met dank aan Jan Vonk, oud-raadslid Sterk Meppel, die voor de nodige input zorgde.

November 2014

Frans Venema, SteM

Hans Kuipers, Groen Links

Bert Kunnen, ChristenUnie



2. Ontwikkelingen in het openbaar vervoer

Voordat wij massaal beschikten over een auto als vervoermiddel was de mens afhankelijk van groepsvervoer als trein, bus en boot. Met de vergroting van de welvaart nam het autobezit fors toe en verdrong de auto de bus. Het openbaar vervoer per bus was in handen van vele particuliere vervoerders en is decennialang kwalitatief verwaarloosd. Er werd nauwelijks geïnvesteerd, noch in kwaliteit noch in het aantrekken van meer reizigers. Toen in de jaren negentig de grote nadelige gevolgen van onze automobilitie zichtbaar werden, was de tijd rijp om het collectieve en openbaar vervoer nieuw leven in te blazen. Decentralisaties en marktwerking deden hun intrede. Er werd steeds meer openbaar aanbesteed en dat kwam de kwaliteit van het openbaar vervoer en de dienstverlening aan de reizigers ten goede. Ook werd er stevig geïnvesteerd in materieel, de toegankelijkheid, de sociale veiligheid en haltevoorzieningen. Tevens deden (intermodale) aanbestedingen, experimenten met toetreders, introductie van de OV-chipkaart, differentiatie van tarieven en Brede Doel Uitkering (BDU) hun intrede. Ook op het spoor zijn de afgelopen decennia forse investeringen gepleegd en dat heeft gezorgd voor een grote toename van treinreizigers.

Het openbaar vervoer op het platteland daarentegen kreeg te maken met verlies van kwaliteit en frequenties. Bezuinigingen op de BDU leidden tot bezuinigingen op stadsdiensten en streeklijnen. Dit werd versterkt door de afschaffing van de goedkopere rode diesel, hogere gebruikersvergoedingen op het spoor en toenemende tekorten op het regionale openbaar vervoer. Tevens door afname van bewoning op het platteland en het wegvallen van voorzieningen in de dorpen met als gevolg minder reizigers in het openbaar vervoer.

De oorspronkelijke winst die de aanbestedingen opleverden werden met name in meer dunbevolkte gebieden op het platteland steeds meer teniet gedaan door hogere vervoersprijzen. Dit had tot gevolg dat er steeds meer gezocht wordt naar slimmere combinaties van busdiensten en doelgroepenvervoer.

3. Wat hebben we nu

3.1 knooppunt Meppel

We beschikken over de volgende verbindingen. In bijlage 1, 2 en 3 zijn deze lijnen qua frequenties en haltes nader beschreven.

Trein in drie richtingen:

- Treinverbindingen naar Zwolle en verder, zowel via Lelystad en ook Utrecht, Arnhem en verder;
- Treinverbinding richting Assen/Groningen;
- Treinverbinding richting Leeuwarden;

Streekbus met zeven lijnen:

- Busverbindingen met Zwolle en Steenwijk
- Idem met Assen en Hoogeveen
- Idem Zuidwolde en Oosteinde
- Idem Blauwe Hand en De Wijk

De stadsdienst

Onze stadsdienst kent één lijn, te weten tussen de wijken Oosterboer en Berggierslanden. De lijn rijdt via ziekenhuis Noorderboog, door de wijk Oosterboer en doet hier onder andere Het Erf, het winkelcentrum Oosterboer aan en rijdt via het station en centrum naar Berggierslanden (zie bijlage 3).

Met ingang van mei 2012 werd de frequentie in de avonduren verlaagd naar 1x/uur en in december van datzelfde jaar werd de frequentie op zaterdagochtend tussen 08.00 en 11.00 verlaagd naar 1x/uur.

De meest recente bezuinigingen leidden met ingang van 2015 tot vermindering van de service in de avonduren na 20.00 uur en op zondag. Reizigers in Oosterboer worden dan verwezen naar de dichtstbijzijnde halte van lijn 34.

Bijlage 1 Overzicht treinverbindingen Meppel

In Meppel stoppen in de dienstregeling 2014 de volgende NS-treinen:

| SERIE | TREINSOORT | ROUTE | BIJZONDERHEDEN |
|-------|------------|--|---|
| 500 | Intercity | Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle – Meppel – Groningen | Vormt tussen Rotterdam Centraal en Zwolle een halfuursdienst met serie 12500. Vormt tussen Zwolle en Groningen een halfuursdienst met serie 700. Stopt tussen Zwolle en Groningen alleen 's morgens vroeg en 's avonds laat op alle stations. Stopt alleen dan in Meppel. |
| 700 | Intercity | Den Haag Centraal – Schiphol – Lelystad Centrum – Zwolle – Meppel – Groningen | Vormt tussen Den Haag Centraal en Zwolle een halfuursdienst met serie 12700. Vormt tussen Zwolle en Groningen een halfuursdienst met serie 500. Stopt tussen Zwolle en Groningen alleen 's morgens vroeg en 's avonds laat op alle stations. Stopt alleen dan in Meppel. |
| 9000 | Sprinter | Leeuwarden – Meppel | Niet na 20:00 uur en in het weekend. |
| 9100 | Sprinter | Zwolle – Meppel – Groningen | |
| 12500 | Intercity | Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle – Meppel – Leeuwarden | Vormt tussen Rotterdam Centraal en Zwolle een halfuursdienst met serie 500. Stopt tussen Zwolle en Leeuwarden alleen soms 's morgens vroeg en 's avonds laat op alle stations. Stopt alleen dan in Meppel. |
| 12600 | Intercity | Vlissingen – Roosendaal – Dordrecht – Rotterdam Centraal – Den Haag HS – Schiphol – Amsterdam Centraal – Lelystad Centrum – Zwolle – Meppel – Leeuwarden/Groningen | Rijdt 's morgens en 's avonds enkele malen. Combinatie van de serie 2600 en het deeltraject ten noorden van Lelystad van de series 700/12700. |
| 12700 | Intercity | Lelystad Centrum – Zwolle – Meppel – Leeuwarden | Stopt altijd in Meppel. |

7. Vervolg

Na verschijning van deze notitie staat ons het volgende voor ogen.

1. eerste verkenning van de notitie tijdens het informatieplein, waarbij vervoerders, ambtenaar leerlingen vervoer en verkeerskundigen, doelgroepenvervoerders, doelgroepen WSW, AWBZ etc.) raad laat zich breed informeren (november 2014)
2. bespreking in de raadscommissie (december 2014)
3. raadsbehandeling: opdracht aan college voor visie ov/doelgroepenvervoer dmv motie (1e kwartaal 2015)
4. opstellen ov/doelgroepenvervoer visie college (2e kwartaal 2015)
5. bespreking in raad en besluitvorming(zomer 2015)
6. implementatie (2e helft 2015)

Voor de wijken Koedijklanden en Berggierslanden is er geen streeklijn in de buurt die als alternatief kan dienen. Daarom wordt op zondag een lijnbelbus geboden tussen Berggierslanden, Koedijklanden en het station. De kostendekkingsgraad van onze stadsdienst is erg laag en ligt onder de 10%. Voor naar verhouding veel geld worden weinig reizigers vervoerd. Het zijn voor een deel echter wel reizigers die van deze vorm van vervoer afhankelijk zijn.

3.2 beoordeling openbaar vervoer

Meppel is in veel opzichten een vervoersknooppunt en dat geldt zeker ook voor het openbaar vervoer. Hoewel er nog wel wensen leven, beschikt Meppel over een goed niveau van regionale openbaar vervoersvoorzieningen, zowel qua frequenties als bediening van veel kernen.

Recente bezuinigingen leidden in eerste instantie tot voornemens die een verslechtering betekenden van de via Meppel lopende lijn 40. Die bezuinigingen zijn ondermeer door acties vanuit Meppel in ieder geval uitgesteld. Recent stond deze lijn opnieuw ter discussie, toen bleek dat diverse reizigers niet konden worden meegenomen. Leerlingen van MBO-opleidingen hebben sinds 1 september allemaal recht op een ov-jaarkaart, waardoor de bussen op bepaalde tijdstippen overvol zijn. Qbuzz is pas in december voornemens hier iets aan te doen door meer bussen in te zetten.

De stadsdienst stond in de afgelopen jaren vaak ter discussie en kent een noodlijdend bestaan. De negatieve bedieningspiraal is enkele jaren geleden in gang gezet. Met ingang van mei 2012 werd de frequentie in de avonduren verlaagd naar 1x/uur en in december van datzelfde jaar werd de frequentie op zaterdagochtend tussen 08.00 en 11.00 verlaagd naar 1x/uur.

De meest recente bezuinigingen leidden met ingang van 2015 tot vermindering van de service in de avonduren na 20.00 uur en op zondag. Het OV-bureau Groningen-Drenthe is voornemens om de stadsdienst met ingang van 2016 helemaal op te heffen.

Uit de ontwikkelingen in zowel streekvervoer als de stadsdienst blijkt dat Meppel op zijn quivive zijn. Minder reizigersstromen en bezuinigingen zullen naar verwachting de komende tijd leiden tot nieuwe aanslagen op het openbaar vervoer. Het is daarom van belang hierop voorbereid te zijn en op basis van een visie op het openbaar vervoer de politieke piketpaaltjes uit te zetten.

4. Visie en beleid Meppel

In diverse Meppeler documenten wordt gesproken over de positie van Meppel als openbaar vervoersstad en vervoersknooppunt.

Het Gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan Meppel (GVVP, 2010) spreekt als belangrijkste ambitie voor het openbaar vervoer uit dat wordt ingezet 'op een verdere verbetering van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer'. Meppel vindt het van belang dat de stad ontsloten is en blijft met openbaar vervoer. 'Naast het bieden van een alternatief voor het gebruik van de auto draagt het openbaar vervoer bij aan een leefbaar Meppel', aldus het GVVP. Kwaliteitsverbetering wordt vooral gezocht in de toegankelijkheid van bushaltes.

'Daarnaast is de combinatiemogelijkheid gezocht met het doelgroepenvervoer (par. 4.2.4 GVVP, blz. 12). Als samengevat wensbeeld wordt in het GVVP het volgende aangegeven (par. 5.5, blz. 23-24).

Samen met de provincie Drenthe is de gemeente Meppel actief bezig het kwaliteitsniveau van het openbaar busvervoer binnen de gemeente te verbeteren. De dienstregeling van de stadsdienst is in 2008 op een aantal aspecten aangepast, haltes worden verhoogd en lengtes verbeterd, deabri's zijn van hoge kwaliteit. De dienstregeling is verbeterd en de wegen waar de bussen rijden zijn obstakelvrij gemaakt. Bij de nieuwe ov-concessie wordt een combinatie gezocht met het doelgroepenvervoer. Het aantal parkeerplaatsen op het P&R-terrein is vergroot evenals het aantal fietsstallingen bij het station.

De recente **Structuurvisie** heeft als titel Duurzaam verbinden, waarmee tevens de positie van Meppel als vervoersknooppunt wordt benadrukt. "Door de ideale ligging van Meppel aan snelweg, vaarweg en spoor is de bereikbaarheid van de stad van een hoog niveau....



De bereikbaarheid van Meppel is van vitaal belang voor de werkgelegenheid, de economie, de doorstroming naar de binnenstad en ook voor de leefbaarheid van de inwoners”, aldus de visie. Ook is er sprake van ambities ten aanzien van de spoorverbindingen: “Met de spoorwegen en het station heeft Meppel een belangrijke regionale functie... De ambitie is het aantal treinen dat in Meppel stopt te vergroten om zodoende de regionale rol die het station heeft verder uit te breiden”.

Samengevat is er sprake van bijzondere aandacht voor het openbaar vervoer in en rond Meppel:

-verbetering van het kwaliteitsniveau van het busvervoer binnen de gemeente;

-versterking van Meppel als treinknooppunt;

-combinatie zoeken van stads- en streekvervoer met doelgroepenvervoer.

Sinds het verschijnen van dit GVVP hebben bezuinigingen er voor gezorgd dat er eerder een verschraving in het openbaar vervoer in en rond Meppel is opgetreden dan dat er verbeteringen merkbaar zijn.

Op basis van onze notitie en de discussie in de raad zal worden bezien in hoeverre het wensbeeld openbaar vervoer zal moeten worden bijgesteld.

5. Doelgroepenvervoer en openbaar vervoer

Onder dreiging van bezuinigingen in het openbaar vervoer werd de noodzaak voor het zoeken naar slimme oplossingen van andere vormen van vervoer steeds meer gevoeld. De rijksoverheid, opdrachtgevers, vervoerder en gebruikers sloegen de handen ineen in het project ‘Naar beter contractvervoer’. Sindsdien komt de samenwerking tussen doelgroepenvervoer¹ en het reguliere OV relatief eenvoudig van de grond. Diverse pilots werden beproefd, zijn nuttig gebleken en hebben een impuls gegeven aan een bredere toepassing.

De inschakeling van vrijwilligers is een onmisbare schakel in de diverse pilots.

De eindrapportage Samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer² geeft inzicht in de ontwikkelingen die zich in de afgelopen jaren hebben voorgedaan en biedt genoeg stof voor de verkenning van mogelijkheden in Meppel en omgeving.

Gemeenten worden per 1 januari 2015 ook verantwoordelijk voor vervoer van mensen met een beperking (huidige AWBZ). Dit betekent dat Meppel ook verantwoordelijk wordt voor het vervoer naar

dagbestedingslocaties. In dit opzicht liggen er nieuwe kansen. Recent is onderzoek gedaan naar de diverse stromen van doelgroepenvervoer. In dit onderzoek³ stond de volgende vraagstelling centraal:

‘Kom met een voorstel op grond waarvan wij als gemeenten in Zuidwest- en Midden-Drenthe in gezamenlijkheid en in afstemming met relevante partijen kunnen komen tot een visie op vervoer, het ontwerpen van een strategisch model cq scenario dat past bij de stedelijke en plattelandsvervoersvormen zoals we die kennen en het opstellen van een plan om het model in 2016 te realiseren’.

Het uiteindelijke doel was: ‘het ontwerpen van een strategisch model met bijpassend plan op grond van het personenvervoer in de regio Zuidwest-Drenthe en Noordwest-Overijssel anders, beter en goedkoper georganiseerd kan worden in 2016’.

Inmiddels is de rapportage verschenen en zijn de vervoersstromen in genoemd gebied in kaart gebracht.

Samengevat luidt het advies om te kiezen voor het zogeheten Drentse model, waarbij de gemeente voorwaardenscheppend bezig is ten behoeve van vervoer als algemene voorziening. Hierbij dient aandacht te zijn voor kleinschalige en fijnmazige oplossingen daar waar het moet en nodig is, maar verkies tevens het volume en het collectief niet uit het oog. Dit volume, dat deels wordt gecreëerd door samen op te trekken met andere Drentse en Overijsselse gemeenten, is nodig om de maatwerkondersteuning te organiseren. Voor de korte termijn wordt geadviseerd het accent te leggen voor het vinden van praktische oplossingen voor het overgangsjaar 2015. Op de lange termijn 2015-2016 wordt de variant verder uitgewerkt..

1. Onder doelgroepenvervoer wordt verstaan: Regiotaxi, WMO- en WSW-vervoer, zittend ziekenvervoer, Valys, AWBA-vervoer van en naar dagbesteding, leerlingenvervoer en vrijwillig georganiseerd vervoer.

2. Kennisplatform Verkeer en vervoer, januari 2012

3. Samenwerken aan vervoer in Zuidwest- en Midden-Drenthe, Stamm, juni 2014

6. Waar gaan we voor

Wij vinden dat in zowel het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan en ook de Structuurvisie nog onvoldoende uitgangspunten biedt en visie geeft op openbaar vervoer in en rond Meppel. Ook de uitgangspunten zijn wat verstopt weergegeven in diverse nota's. Het is ons inziens van belang gezamenlijk de uitgangspunten vast te stellen en van daar uit te zoeken naar handhaving en versterking van onze openbaar vervoerspositie.

Wij stellen de volgende uitgangspunten voor het openbaar en doelgroepenvervoer voor.

Algemene uitgangspunten

-Het openbaar vervoer dient een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsprincipes van Meppel: minder uitstoot broeikasgassen en bijdragen aan een meer duurzaam mobiliteitsbeleid;

-Streven naar integraliteit van vervoersmodaliteiten: slimmere afstemming van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer met als resultaat een samenhangend en gebruiksvriendelijk vervoer;

-Ruimte bieden aan innovatieve mobiliteitsrecepten;

-Businesscases en experimenten aangaan: maatwerkafspraken maken over producten en processen die nog niet zijn uitgewerkt;

-Mensen die geen auto hebben, een beperking hebben of slecht ter been zijn moeten zich door middel van openbaar vervoer of andere vormen van groepsvervoer op een adequate manier door Meppel en in de regio kunnen laten vervoeren;

-Sommige vormen van vervoer zijn goed te onderhouden met vrijwilligers. Deze groep moet nadrukkelijk aandacht krijgen in de zoektocht naar slimmere vervoersvormen.

Treinverbindingen

-voor wat betreft de treinverbindingen wordt gestreefd naar het handhaven van de huidige verbindingen en frequenties;

-van de huidige verbinding Leeuwarden-Meppel (Meppel eindstation) wordt bepleit te streven naar doorlopen van deze verbinding naar Zwolle; hiermee heeft de verbinding Meppel-Zwolle een frequentie van 4x per uur.

Frequentie en bediening

-handhaving en zo mogelijk verbetering van de huidige bereikbaarheid van voorzieningen/centrum/werkgebieden en scholen;

-handhaving van de huidige frequentie en bediening van de kernen in onze regio, van en naar Meppel door middel van regionale lijnen;

-bij NS, provincies en rijksoverheid bepleiten van handhaving van de huidige treinvoorzieningen van en naar Meppel;

-nadere uitwerking van het advies van de projectgroep samen werken aan vervoer in Zuidwest- en Midden-Drenthe;

-Meppel en omgeving dienen in 2015 te beschikken over uitgewerkte vorm van combinatie van stads- en doelgroepenvervoer.

-behoud van de stadsdienst is geen doel op zich: als er op een slimme manier wordt gezorgd voor adequaat doelgroepenvervoer en het vervoer er niet op achteruit gaat dan is onze stadsdienst niet heilig

-toegankelijkheid openbaar vervoer voor iedereen garanderen;

Materieel en informatievoorziening

-dienstverlenend karakter van openbaar vervoer benadrukken: ook hier excellente dienstverlening nastreven;

-hoogwaardige uitstraling van het materieel;

-toegankelijkheid informatievoorziening bij haltes, op bussen op internet en voor niet-internetters

-sociaal veilig vervoer;

-diverse beleidsterreinen, zoals economie, onderwijs, ruimtelijke ordening en het WMO-beleid, creëren randvoorwaarden voor participatie aan het maatschappelijk verkeer