

Amersfoort, 12 april 2023

Aan: gekozen Statenleden
Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Zeeland 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.

Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

KvK-nr: 40410205 **BTW-nr:** 8023.67.586.B.01

T +31 33 422 04 50

IBAN NL23 INGB 0002 3950 21 **BIC:** INGBNL2A

M secretariaat@rover.nl

I www.rover.nl

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 Zeeland. 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 Zeeland 2023-2027

1. Maak vraagafhankelijk vervoer laagdrempelig

De haltetaxi en sommige buslijnen worden vervangen door een nieuw vraagafhankelijk systeem. Wij zijn positief dat straks ook met de OV-chipkaart gereisd kan worden, abonnementen geldig zijn en dat op meer tijden gereden wordt. Maar schrap geen enkele buslijn totdat het systeem echt laagdrempelig en aantrekkelijk is voor reizigers:

- **Vindbaar zijn in alle reisplanners:** Momenteel geldt dit niet voor de NS-reisplanner en Google Maps. In andere provincies is dit wel al mogelijk.
- **24 uur per dag aanmelden met een app:** niet alleen telefonisch tussen 9-21 uur.
- **Korte aanmeldtijd:** De aanmeldtijd van de haltetaxi is met 2 uur veel te lang. In andere provincies is dit meestal 1 uur en vaak zelfs een half uur. Als de taxi in de buurt is zou tot het laatste moment moeten kunnen worden gereserveerd.
- **Hop on:** Aanmelden zou niet nodig moeten zijn voor reizigers die vertrekken vanaf de stations Goes, Kruiningen-Yerseke, Vlissingen, Middelburg en Bergen op Zoom. Hier zou bij aankomst van de trein altijd een taxibusje moeten klaar staan die vervolgens zijn route aanpast aan de reizigers. Dit concept is elders in het land succesvol.

2. Red de bus

Op basis van het Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessie voor Zeeland dreigt een groot aantal buslijnen in de provincie te verdwijnen. In sommige gevallen kan een laagdrempelig vraagafhankelijk vervoersysteem een goed alternatief zijn, maar er dreigt nu een grote kaalslag. Wij vragen u de volgende buslijnen die in gevaar zijn te behouden:

- Lijn 27 Goes-Yerseke
- Lijn 23 Goes-'s Heerenhoek
- Lijn 185 Goes station-Ziekenhuis (ook ter voorkoming van een overbelaste buurtbus)
- Lijn 52/53 Middelburg-Domburg-Zoutelande-Middelburg in twee richtingen (Houdt Domburg bereikbaar voor toeristen en Middelburg voor woon-werkverkeer)
- Lijn 56 en 58 Middelburg-Vlissingen
- Lijn 10 Terneuzen-Kloosterzande-Hulst (ontsluit ook de nieuwbouw bij Perkpolder Haven)
- Lijn 31 Goes-Kamperland

3. Terneuzen niet voorbij rijden

In het Programma van Eisen voor de nieuwe busconcessie voor Zeeland wordt voorgesteld om met lijn 20 (Goes – Hulst) het busstation Westerscheldetunnel (WST) over te slaan, door de Sluiskiltunnel te rijden en Terneuzen alleen aan te doen op de toekomstige hub bij het ziekenhuis. Dat zou de enige halte in Terneuzen worden. Voor Terneuzen blijft dan alleen vraagafhankelijk vervoer over. Rover vraagt u te kiezen voor behoud van een route door Terneuzen met een stop bij het busstation. De route door Terneuzen kan wel korter worden gemaakt met minder haltes. Zo wordt de busrit sneller, maar kunnen reizigers uit Terneuzen wel op redelijke afstand van de woning blijven instappen. Het is belangrijk om het busstation Westerscheldetunnel te behouden, bijvoorbeeld voor overstappers uit West Zeeuws-Vlaanderen die een fors langere reistijd en extra kosten krijgen als ze bij het ziekenhuis moeten gaan overstappen. Knap tenslotte het busstation op met meer groen en betere wachtvoorzieningen.

4. Renesse – Ouddorp

Verhoog samen met Zuid-Holland 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.

5. **Hulst – Breda (Bredabus)**

Lijn 19 dreigt ingekort te worden tot Hulst – Antwerpen. Reizigers moeten dan overstappen op de metro en vervolgens de trein. Dit is alleen acceptabel als de reistijd Hulst – Breda niet veel langer wordt en de aansluitingen in Antwerpen betrouwbaar zijn. Het is wenselijk dat de bus ook doorrijdt naar het centrum van Antwerpen. Zolang de OV-chipkaart niet op de gehele reis geldig is, heeft de rechtstreekse verbinding naar Breda de voorkeur.

6. **Toeristisch gebruik openbaar vervoer stimuleren**

Toeristen moeten zich ook zonder zich grondig te moeten verdiepen in kaartjes en tarieven met het OV de provincie kunnen verkennen. In het buitenland zijn hiervoor goede voorbeelden. Kom daarom met een toeristenkaartje dat niet alleen geldig is in alle bussen maar ook in de treinen van NS. Dit zou verkocht kunnen worden via hotels en campings en gekoppeld kunnen worden aan kortingen in de recreatieve en culturele sector. Zo kan het ook een economische impuls zijn.

7. **OV Pay pas op Zeeuwse ferry**

De landelijk OV-chipkaart wordt vervangen door OV Pay. Wij zien graag dat de pas van OV Pay (net zoals voor 2018 de OV-chipkaart) geldig wordt op het veer Vlissingen – Breskens.

8. **Investeren in fietskluizen**

Bij alle stations en bij hubs van streeklijnen moeten reizigers hun fiets of e-bike veilig kunnen stallen. Plaats daarom fietskluizen met een redelijk huurtarief, ook voor incidentele reizigers.

9. **OV-fiets op elk station**

Het gebruik van de OV-fiets groeit jaarlijks sterk. Juist in regio's met weinig openbaar vervoer kan de OV-fiets voor reizigers een uitkomst zijn. Op veel Zeeuwse stations grijpt de reiziger echter mis. Maak met NS afspraken dat de OV-fiets ook beschikbaar komt op Rilland-Bath, Krabbendijk, Kruiningen-Yerseke, Kapelle-Biezelinge, Arnemuiden en Vlissingen Souburg.

10. **Nachttrein**

In het weekend vertrekt de laatste trein uit Rotterdam naar Vlissingen al om tien voor half twaalf. Uit Breda moet je uiterlijk kwart voor twaalf vertrekken. Hierdoor is de trein niet aantrekkelijk voor uitgaanspubliek. Introduceer daarom in het weekend een nachttrein op alle stations in de provincie. Lobby bij het Rijk voor opname van deze trein in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. Dit najaar wordt deze concessie vastgesteld.

11. **Twee snelle intercity's per uur en twee Sprinters**

Lobby bij het Rijk dat in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet komt te staan dat er in Zeeland twee snelle intercity's per uur gaan rijden in plaats van één per uur. Om te zorgen dat ook de kleinere stations goed bereikbaar blijven zal de Sprinter ook twee keer per uur moeten gaan rijden. Deze Sprinter zou kunnen doorrijden naar Breda. Hierdoor hoeven minder Zeeuwse reizigers in Roosendaal over te stappen. Met een doorgaande verbinding tussen Zeeland en Breda (of verder) zal de reis voor de reizigers aantrekkelijker worden. Hiermee zal het aantal reizigers groeien. Een alternatieve optie is om de Sprinter vanaf Roosendaal door te laten rijden als Intercity naar Zwolle.

12. **Verbeteren overstap Roosendaal van/naar Breda**

De overstap op station Roosendaal is kwetsbaar doordat de overstaptijd kort is en reizigers voor de helft van de overstappen ver moeten lopen. De helft van de Intercity's biedt zelfs geen aansluiting op de Intercity naar Breda waardoor Zeeuwse reizigers richting Brabant alsnog de stoptrein moeten gebruiken. Met een extra eilandperron ontstaat groeiruimte, worden loopafstanden korter en kunnen de Intercity's altijd op elkaar aansluiten. Maak afspraken met het Rijk en de provincie Noord-Brabant over de bouw van dit perron.

13. **Spoorverbinding Terneuzen – Gent in 2029**

In 2023 wordt besloten welke investeringen zullen worden gedaan in verbetering van de corridor Gent – Terneuzen voor goederentreinen. Dit biedt kansen voor een nieuwe reizigersverbinding. Er is een potentieel van 2 á 3.000 reizigers per dag op deze verbinding, zie: <https://railghentterneuzen.eu/nl>. Door nu te besluiten kunnen perrons tijdig worden gebouwd en kan in 2029 de reizigersverbinding starten. Dit vraagt wel om een spoedige keuze over de marktordening (opname van de verbinding in contract van openbare dienst/hoofdrailnetconcessie dan wel aanbesteding), onderzoek of het mogelijk is het traject te elektrificeren, en besluitvorming over een eventuele benodigde overheidsbijdrage aan de exploitatie zodat tijdig kan worden overgegaan tot de aanschaf of inhuur van materieel.

14. **Gent-Terneuzen expres per direct**

In aanloop naar de komst van de nieuwe spoorverbinding adviseren wij u de Gent Express (buslijn 50) welke nu alleen in het weekend rijdt op alle dagen van de week te rijden. Hiermee kan de reistijd vanaf Terneuzen worden gereduceerd van ruim 2 uur naar minder dan 1 uur.

15. **(Vlissingen –)Roosendaal – Antwerpen: concreet plan voor 2x per uur**

Rond 2012 is overeengekomen dat de stoptrein Roosendaal-Antwerpen twee keer per uur zou gaan rijden in ruil voor het verdwijnen van de Intercity Amsterdam-Brussel. Dit is nooit gerealiseerd. Een hogere frequentie komt nu op zijn vroegst pas rond 2030. Concrete stappen zijn nog niet gezet. De stoptrein stopt op de route 10 keer, waardoor de verplaatsing voor het gevoel van de reiziger te lang duurt. De overstaptijd op station Roosendaal voor reizigers vanuit Zeeland richting Antwerpen is met circa 25 minuten tenslotte te lang. Dring als provincie samen met Noord-Brabant bij NS, NMBS en de betrokken ministeries aan dat er binnen een jaar een concreet verbeterplan komt voor deze grensoverschrijdende verbinding met een duidelijke planning wanneer de frequentie wordt verhoogd. Onderzoek ook of de intercity Charleroi – Brussel – Essen een paar kilometer kan doorrijden naar Roosendaal.

16. **Zierikzee – Rotterdam**

Het Programma van eisen is niet heel duidelijk over de overstapvrije verbinding tussen Zierikzee en Rotterdam. Zorg ervoor dat er een snelle overstapvrije verbinding blijft tenminste op de momenten dat lijn 395 nu ook al rijdt (elk half uur in de spits en daartussen elk uur).