

Aan: verkiezingsprogrammacommissies Zeeland
CC: fracties provinciale staten

Amersfoort, 18 augustus 2026

Betreft: openbaar vervoer in Zeeland 2027 - 2031

Geachte leden van de verkiezingsprogrammacommissie,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van iedereen die reist met het openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit doet Rover door de belangen van de reiziger in te brengen bij overheden en vervoersorganisaties.

Provincies hebben een grote en belangrijke rol bij de invulling van het openbaar vervoer en deelmobiliteit. 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. Er is geen ruimte om wegen te blijven verbreden en nieuwe parkeerplekken te realiseren. Toegang tot het hart van de steden voor grote aantallen reizigers lukt alleen met een combinatie van OV en fiets.

Er zijn volop kansen om het OV grondig te verbeteren. Voor uw verkiezingsprogramma voor de periode 2027-2031 wil Rover graag de volgende vijf punten onder uw aandacht brengen die voor elke provincie gelden. In de bijlage bij deze brief vindt u concrete actiepunten voor Zeeland.

1. Agenda voor groei en budget voor nieuwe lijnen tijdens lopende concessie

In elke provincie zijn er corridors waar de vervoervraag hoog is, maar het OV-aandeel laag. Meer, sneller en directer OV kan het OV de aantrekkelijkste keuze voor reizigers maken en de autowegen ontlasten. Kom met een ambitieuze groeistrategie voor het OV in de provincie om de voorziene mobiliteitsopgaven tot 2040 op te lossen. Wij stellen de volgende maatregelen voor:

- *Hoogfrequent, snel en betrouwbaar.* Realiseer 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. Hierdoor worden reistijden veel korter en wordt het OV aantrekkelijker voor grote groepen reizigers.
- *Werk als overheden samen:* Zorg dat de reiziger niet meer wordt gehinderd door extra overstappen, lagere frequenties of zelfs ontbrekende verbindingen op concessiegrenzen.
- *Maak 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 de vluchtstrook 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.
- *Stuur tussentijds bij:* Ieder jaar zijn er mogelijkheden om binnen de contouren van de concessie kleinere aanpassingen en correcties in de dienstregeling door te voeren. Neem als Provinciale Staten hierin een actieve rol en betrek consumentenorganisaties. Maak budget vrij voor de vervoerder om de dienstregeling tussentijds uit te breiden (meerwerk binnen de concessie) en zet een deel van dit geld in om meerjarig te experimenteren met nieuwe verbindingen. Zo gaat dit niet ten koste gaan van bestaande lijnen.

Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.

2. Tijdige ontsluiting nieuwe woonwijken

Bij nieuwe woonwijken dient vanaf de oplevering van de eerste huizen goed openbaar vervoer en deelmobiliteit beschikbaar te zijn. Nieuwe bewoners moeten direct na hun verhuizing gebruik kunnen maken van een aantrekkelijk netwerk. Bij grote stedelijke ontwikkelingen zijn hiervoor soms forse investeringen nodig in infrastructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer. In het Regeerakkoord 2026 zijn hiervoor vanuit het Rijk helaas weinig middelen voorhanden. Dus doet Rover doet een beroep op u om de middelen die de provincie zelf heeft, creatief in te zetten om woningbouw en OV-voorzieningen gelijk op te laten gaan.

3. Betere bereikbaarheid door publieke mobiliteit, fiets en deelmobiliteit

Het openbaar vervoer in kleine kernen en buitenwijken van steden staat onder druk: steeds meer inwoners hebben geen bushalte op loopafstand of de frequentie is te laag. Vervoer zou voor iedere inwoner een basisvoorziening moeten zijn. Rover pleit voor een oplossing die verder kijkt dan alleen traditioneel openbaar vervoer, maar ook naar andere mobiliteitsvormen en de hele reisketen van deur tot deur.

Door openbaar vervoer slim te combineren met doelgroepenvervoer (zoals WMO-vervoer) kan ook in gebieden met een lage vervoervraag een laagdrempelig aanbod ontstaan, zodat kleine kernen weer goed bereikbaar worden. Dit vraagt intensieve samenwerking tussen provincie en gemeenten, en het ontschotten van budgetten. Wij vragen provincies en gemeenten samen te werken aan herkenbare en samenhangende vervoersystemen, inclusief de promotie ervan. Regionaal maatwerk is van belang, maar meer standaardisatie is nodig zodat er een einde komt aan de huidige lappendeken waar de reiziger zijn weg niet in kan vinden:

- *Korte aanmeldtijden:* zorg dat vraagafhankelijk vervoer binnen 1 uur beschikbaar is, met kortere aanmeldtijden wanneer een busje of taxi in de buurt is. Aanmelden zou niet nodig moeten zijn voor treinreizigers die 's avonds aankomen op een station (zoals Vlinder in de Achterhoek).
- *Beschikbaar voor iedereen:* vervoersystemen moeten betaalbaar en bruikbaar zijn voor alle reizigers, niet alleen voor inwoners van de eigen gemeente of provincie.
- *Vindbaar en boekbaar via landelijke reisapps:* Reizigers gebruiken bij voorkeur apps waar ze mee bekend zijn. Zorg daarom dat vraagafhankelijke vervoersystemen vindbaar en boekbaar zijn in landelijke apps zoals de NS Reisplanner en 9292 en dat ze ook tijdens de rit via GPS te volgen zijn zodat de reiziger weet dat het voertuig er aan komt.

Aanvullend vervoer per deelfiets, deelscooter of deelauto voor de laatste kilometers kan een oplossing bieden. Zorg dat deelfietsen (zoals OV-fiets) beschikbaar komen op alle stations en grote OV-knooppunten waar dit nog ontbreekt. Stimuleer de gouden combinatie OV en fiets door samen met gemeenten te investeren in comfortabele doorfietsroutes en extra fietsenstallingen bij stations en HOV-knooppunten.

De ruim 300 veerponten in Nederland vormen onmisbare schakels in het mobiliteitsnetwerk. Veerponten dragen bij aan verduurzaming van woon-werk/school verkeer, stimuleren bewegen, bevorderen lokale recreatie en dragen bij aan vitale regio's. Veel veerponten staan onder druk door stijgende energie-, personeels- en onderhoudslasten en de noodzaak voor vernieuwing en verduurzaming. Wij vragen u uw provincie de spil te maken in de gezamenlijke aanpak met gemeenten en Rijk. Stel geld beschikbaar voor de vernieuwingsopgave en zorg voor een exploitatiebijdrage voor veerdiensten die het niet redden uit alleen de bijdrage van reizigers.

4. Inclusieve mobiliteit: toegankelijkheid en eenvoudige informatie

Iedereen moet zoveel mogelijk zelfstandig kunnen reizen en ook zonder auto overal kunnen komen, ook in de daluren. Nog altijd voldoet ruim zestig procent van de bushaltes niet aan de eisen voor toegankelijkheid. Wij verzoeken u budget vrij te maken zodat alle haltes uiterlijk in 2029 voldoen aan de toegankelijkheidseisen. Ook alle voertuigen in het vraagafhankelijk vervoer en buurtbussen dienen toegankelijk te worden voor rolstoelen. Dit is nog niet in elke provincie geregeld.

Verplicht daarnaast 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. 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.

5. Betaalbaar vervoer voor iedereen

Reizen met het OV is de afgelopen jaren fors duurder geworden. Wij vragen om de volgende maatregelen te nemen om betaalbaarheid te waarborgen:

- *Beperk de tariefstijging:* leg vast in het coalitieakkoord dat OV-tarieven niet sneller stijgen dan de inflatie.
- *Lobby voor BTW-verlaging:* zet u bij het Rijk in voor verlaging van het BTW-tarief op OV van 9% naar 0%, of een andere structurele verlaging.
- *Korting voor jongeren:* met Kids Vrij reizen kinderen vanaf 1 januari 2027 gratis in het OV. Voor jongeren t/m 25 jaar zonder recht op het studentenreisproduct ontbreekt echter een vergelijkbaar aantrekkelijk aanbod. Wij vragen u alle OV-abonnementen voor jongeren t/m 25 jaar met 50% korting aan te bieden. Bij voorkeur wordt dit provincie-overstijgend afgesproken.
- *Een aanpak voor minima:* Voor minima kunnen provincies en gemeenten een maatwerk aanbod maken. Wij vragen u door afstemming in het IPO wel een lappendeken aan kaartsoorten en voorwaarden te voorkomen.
- *Automatische daluren-korting:* Bied, net als bij de trein, korting in de daluren op het regionale OV. Dit maakt reizen betaalbaarder voor iedereen. Bovendien stimuleert het spreiding waardoor het OV efficiënter wordt. Idealiter wordt deze korting automatisch toegepast, zonder dat reizigers hiervoor een apart abonnement hoeven aan te schaffen.
- *Een abonnement voor bus én trein:* zorg dat reizigers met één abonnement in hun regio kunnen reizen met alle bussen én treinen, ook als er sprake is van verschillende vervoerders. Op dit moment biedt alleen de regio Utrecht een integraal abonnement dat niet alleen geldig is in het regionaal OV maar ook bij NS.
- *Afschaffen dubbel opstaptarief:* schaf voor losse ritten het dubbele opstaptarief af bij overstap tussen NS-trein en regionale bus, zoals nu ook al standaard is bij overstappen tussen bus en bus of tussen trein en trein.

Wij zijn graag uw gesprekspartner

Uiteraard zijn wij graag bereid om nadere toelichting te geven op voornoemde punten. Wij hopen zeer dat deze in uw verkiezing programma worden meegenomen. 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! Dit kan via ons landelijke secretariaat via secretariaat@rover.nl. U vindt in de begeleidende e-mail ook contactgegevens van de Rover woordvoerder van Zeeland.

Met vriendelijke groet,

Daan Zieren
Directeur Rover

Duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen

Agenda Openbaar Vervoer Zeeland 2027-2031

1. **Opknappen busstation Westerscheldetunnel**

Knap het busstation Westerscheldetunnel in Terneuzen op met meer groen en betere wachtvoorzieningen.

2. **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. 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. Idealiter is dit kaartje uiteindelijk ook geldig in de treinen van NS.

3. **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.

4. **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.

5. **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, Krabbendijke, Kruiningen-Yerseke, Kapelle-Biezeling, veerhaven Breskens en Terneuzen busstation Westerscheldetunnel een en ander in afstemming met plaatsing van deelfietsen in het kader van publiek vervoer.

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

Lobby bij het Rijk dat in Zeeland op korte termijn twee snelle intercity's per uur gaan rijden in plaats van één per uur. De concessie biedt hier ruimte voor, maar het besluit is nog niet genomen. Er rijdt na de komst van de 2^e snelle intercity 2x per uur een snelle intercity naar Rotterdam en 2x per uur een intercity naar Zwolle die op alle stations in Zeeland stopt. Hierdoor hoeven minder Zeeuwse reizigers in Roosendaal over te stappen en zal het aantal reizigers groeien. De nieuwe opzet van de treindienst gaat ook helpen om busaansluitingen beter te maken.

7. **Spoorverbinding Terneuzen – Gent**

In 2026 start een MIRT-verkenning naar de 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 begin jaren 30 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.

8. **Bus Terneuzen - Gent**

Wij zijn blij dat in de nieuwe concessie een bus Terneuzen – Gent gaat rijden. Dit zorgt voor veel kortere reistijden. Wij zien graag het Zuidstation als eindhalte in plaats van Gent Dampoort.

9. **(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 reistijd van de stoptrein is onnodig lang: zelfs langer dan toen de trein nog de Antwerpse stations Dam en Oost bediende. De overstaptijd op station Roosendaal is daardoor voor reizigers vanuit Zeeland richting Antwerpen met circa 29 minuten veel te lang. Deze overstaptijd kan verkort worden als de NMBS-trein sneller gaat rijden. 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.

10. **Aantrekkelijker maken verblijf op de kleine stations**

Organiseer als provincie een stationsschouw van alle kleine stations in de provincie samen met gebruikers van deze stations. Breng zo in beeld hoe deze stations aantrekkelijker kunnen worden gemaakt.