

Van:
Aan:

Onderwerp: Aanvulling/Re: Dienstregeling NS 2022 Zeeland
Datum: zondag 5 december 2021 15:05:42

Geachte Statenleden,

In vervolg op mijn bericht van 30 november jl. verwijs ik u graag naar een alternatieve NS-dienstregeling in [ZEELAND, HOE VERDER](#) blz. 97 t/m 99.

Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden: dinsdag 30 november 2021 14:55
Aan:

Onderwerp: Dienstregeling NS 2022 Zeeland

Aan Presidium Staten van Zeeland

Dienstregeling NS 2022

<https://www.treinreiziger.nl/tag/dienstregeling-2022/>

<https://www.treinreiziger.nl/meer-en-snellere-treinen-naar-zeeland-dienstregeling-2022/>

Geachte Statenleden,

Met de nieuwe NS-dienstregeling vanaf 12 december 2021 gaat vooral Zeeuws-Vlaanderen erop achteruit.

Vanaf Terneuzen-WST is er maar 1 keer per uur een directe aansluiting op de Stop-IC naar Amsterdam i.p.v. 2 keer zoals jaren het geval was. Voor de nieuwe IC naar Amsterdam moet er in Goes **23** minuten gewacht worden. Voor de nieuwe Sprinter moet er in Roosendaal worden overstapt op de IC naar Amsterdam. Men moet kiezen: of overstappen in Roosendaal of nadat bus 20 is aangekomen 23 minuten wachten op Goes-NS. Niet alleen de theoretische reistijd is van belang. Met de lage ov-frequenties en/of vroegtijdig stoppen in Zeeland van bus- en veerdiensten moet overstappen zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij vertragingen mist men de aansluiting, zoals regelmatig in Roosendaal richting Breda gebeurt.

Vanaf Breskens-Veerhaven is de achteruitgang nog groter. Er rijdt helemaal geen directe trein meer naar Amsterdam die aansluit op de veerdienst. Daar is in het laagseizoen de Sprinter de enige trein met een redelijke overstaptijd in Vlissingen (13 minuten); maar om verder te reizen moet er altijd in Roosendaal worden overgestapt. Voor de nieuwe IC moet er in Vlissingen **29** minuten worden gewacht en voor de directe Stop-IC naar Amsterdam is de wachttijd in Vlissingen zelfs **40** minuten, waardoor de totale reistijd Breskens-Veerhaven - Amsterdam-C op 4:07 komt (Vanaf stad Sluis wordt de totale reistijd per openbaar vervoer bijna 5 uur).

Met de aankomst van de boot om 41 minuten over heel in Vlissingen zijn, vergeleken met de tijden van de twee treinen per uur tot 12 december, de vertrektijden van de treinen om 10 en 21 minuten over het hele uur bedroevend te noemen. Nu twee Stop-IC's per uur naar Amsterdam, die er, inclusief boot, 3:37 over doen, na 12 december 4:07. Een serieuze achteruitgang voor het deel van Zeeland dat toch al slecht te bereiken is.

IC en later ICNG vanaf/naar Breda.

De betere oplossing blijft nog steeds, zo spoedig mogelijk 1x per uur, de IC Zwolle - Roosendaal naar Middelburg-Vlissingen doortrekken; waardoor er een directe echte IC-verbinding met Breda ontstaat met daar een overstapmogelijkheid op de IC-direct naar o.a. Amsterdam en Brussel. Vanaf 2025 zou deze verbinding verruild moeten worden voor de ICNG-trein Groningen - Amsterdam - Breda - Middelburg-Vlissingen v.v.

Naast de zo snel mogelijk in te voeren nieuwe IC en vanaf 2025 ICNG-trein van/naar Breda, de twee Stop-IC's, zoals die voor 12 december 2021 rijden/reden, onveranderd handhaven/herinvoeren.

(Zie: [ZEELAND, HOE VERDER](#) blz. 1-2, 23-26 en 42-43).

De onregelmatige vertrektijden van de treinen die na 12 december gaan rijden sluiten niet aan op het Zeeuws-Vlaamse openbaar vervoer.

Midden-Zeeland + Zeeuws-Vlaanderen telt ca. 326.000 inwoners, voor ca. 120.000 is de nieuwe dienstregeling een voordeel, maar voor ca. 200.000 die niet in plaats met IC-station wonen, een achteruitgang i.v.m. slechtere aansluitingen op bus/boot en minder directe treinen waardoor vaker overstappen en wisselende vertrektijden. Hierdoor wordt men de auto ingejaagd, wat weer slecht voor het milieu is.

Het staat buiten kijf dat, in het belang van Zeeland, Middelburg-Vlissingen (het economisch- en dichtstbevolkte hart van de provincie) sneller bereikt moet kunnen

worden. Maar de kwaliteit van de ov-verbindingen in gemeenten zonder IC-station moet niet, zoals nu gaat gebeuren, worden teruggebracht.

De lange reistijd naar Sluis en Hulst moeten korter worden en niet langer. Het aantal keren overstappen moet minder worden en niet meer zoals na 12 december 2021 het geval is. Een goede directe aansluiting van trein op bus en boot is vereist. Voorkom krimpgemeenten.

De boodschap is: Twee Stop-IC's per uur aanhouden/herinvoeren en daarnaast een nieuwe snelle IC-verbinding (vanaf 2025 ICNG) tussen Zeeland en Breda.

Met vriendelijke groet,

