

Amersfoort, 12 april 2023

Aan: gekozen Statenleden

Betreft: openbaar vervoer in het coalitieakkoord Noord-Brabant 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 zintuiglijke 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 Noord-Brabant. 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 Noord-Brabant 2023-2027

Bus

1. Maak BravoFlex vindbaar

Met het vraagafhankelijke vervoersysteem Bravo Flex worden in West-Brabant kleine kernen ontsloten. Bravo Flex is echter niet vindbaar in reisinformatiesystemen 9292 en Google Maps.

2. Garandeer een basiskwaliteit voor het busnet bijvoorbeeld in Nuland en Waalre

Stadslijnen en drukke streeklijnen moeten tussen 6 en 20 uur tenminste elk halfuur bediend worden en daarna tot 24 uur tenminste elk uur. In de spits is het wenselijk dat tenminste elk kwartier wordt gereden zodat het OV een aantrekkelijk alternatief is voor de auto. Bussen dienen altijd een aansluiting op de laatste trein te bieden. Overige streeklijnen moeten tussen 6 en 20 uur tenminste elk uur rijden en in de spits elk half uur. Biedt deze garantie voor de hele concessieduur zodat reizigers er van op aan kunnen.

Een voorbeeld is buslijn 7 tussen Eindhoven, Aalst, Waalre en Veldhoven. Deze rijdt nu alleen in de spits 2x per uur en daarbuiten 1x per uur. In dit verstedelijkte gebied is een kwartiersdienst in de spits en daarbuiten een halfuursdienst het minimum. Buslijn 90 's-Hertogenbosch-Oss rijdt nu alleen op werkdagen elk half uur. Omdat lijn 251 ook niet in het weekend rijdt zijn Nuland en Geffen in het weekend onbereikbaar. Zelfs een vraagafhankelijk vervoersysteem is niet beschikbaar. Laat daarom lijn 90 ook in het weekend rijden. Onderzoek of deze lijn kan worden versneld door volledig over de A59 te rijden en haltes te maken direct langs de snelweg op de vluchtstrook.

3. Kortere loopafstand naar bushalte bijvoorbeeld in Oosterhout en Someren

Hoewel Oosterhout goed is ontsloten met diverse HOV-verbindingen met Breda en Tilburg zijn er toch wijken waar de loopafstand tot de dichtstbijzijnde bushalte 15 tot 20 minuten is. Hierdoor is het OV voor inwoners van deze wijken geen alternatief. Geef daarom lijn 326 binnen Oosterhout een nieuwe route via de Bredaseweg met een halte bij de nieuwbouwwijk Wilhelminahaven. De haltes op de bestaande route blijven dan bediend met lijn 327. Pas in Someren de route van lijn 320 aan zodat de nieuwe woonwijk Hooge Hoeven en de oostkant van het dorp een halte in de buurt krijgen.

4. Ontsluit dunbevolkte gebieden beter

In dunbevolkte gebieden is behoefte aan betere verbindingen. Zo zijn de reistijden tussen de Hoeksche Waard / Goeree Overflakkee en West-Brabant te lang. De reistijd per auto is al snel een uur korter. Mogelijke verbeteringen zijn:

- a. Bushalte op vluchtstrook A29 bij Willemsstad voor lijn 310
- b. Lijn 103 Roosendaal-Willemsstad verlengen naar busknooppunt Heinenoord

5. Verbeter en versnel de Brabantliner over de A27

Zorg dat de bussen op de hele A27 via een brede vluchtstrook altijd vlot langs de file kunnen rijden. Realiseer haltes direct langs de snelweg in plaats van onderaan de afrit. Zorg dat deze haltes goed toegankelijk zijn met hellingbanen of liften en goede voorzieningen hebben om te schuilen bij regen. Verbeter de samenwerking met Utrecht. Nu stopt de Brabantliner Breda/Oosterhout-Utrecht (lijn 400, 401 en 402) niet in Meerkerk. Hierdoor is er geen goede verbinding tussen Altena (Sleeuwijk, provincie Noord-Brabant) en Alblasserwaard/Vijfheerenlanden (Meerkerk, provincie Utrecht). De reistijd met het OV is ruim 1 uur en een kwartier terwijl het met de auto slechts 1 kwartier is.

6. Bus Rapid Transit Meijerij

Studies naar een mogelijke verbreding van de A50 tussen Paalgraven en Bankhoef tonen aan dat dit de files niet oplost. Bovendien leidt dit tot een groei van het autoverkeer dat vervolgens vastloopt in de steden en dorpen. In het verstedelijkte gebied tussen 's-Hertogenbosch, Eindhoven en Nijmegen liggen grote groeikansen voor het OV. Als hier een netwerk van snelle frequent rijdende bussen komt dan wordt de bus voor veel meer reizigers een aantrekkelijke keuze. Zorg dat deze bussen altijd op snelheid de file kunnen passeren door het inrichten van een busbaan op de vluchtstrook (bijvoorbeeld A50 Uden-Veghel-Eindhoven). Dit vraagt investeringen in haltes, vluchtstrook verbreding waar nodig en doorstromingsmaatregelen bij kruispunten in de woonkernen. Verhoog op korte termijn de frequentie van lijn 306 Uden-Veghel-'s-Hertogenbosch in de brede spits van elk

kwartier naar 6 tot 8x per uur. De bussen zitten nu regelmatig te vol en een hogere frequentie zal meer reizigers trekken. Realiseer ook een busbaan langs de zuidelijke rondweg van Uden.

7. **Tilburg-Turnhout**

Vroeger lag hier een spoorlijn maar deze is helaas verdwenen. Het opnieuw realiseren van deze verbinding zou reistijden fors kunnen verkorten, maar is ook erg kostbaar. Wij adviseren daarom te kijken naar verbetering van de busverbindingen. Er rijdt nu 1x per uur een rechtstreekse bus (lijn 450) met een reistijd van circa 57 minuten. Met de auto is dit circa 45 minuten. De bus kan worden versneld door de route zowel in België als in Nederland te strekken (route in België via N12 in plaats van via N137 en N118 en in Nederland niet via Goirle maar via de N630) en door op zoveel mogelijk kruispunten te zorgen dat bussen ongehinderd kunnen passeren. Nog belangrijker is het om de frequentie te verhogen naar tenminste 2x per uur. Evenzo zouden ook de frequenties van de busverbindingen Tilburg-Baarle Nassau en Baarle Nassau-Turnhout moeten worden verhoogd.

8. **HOV Eindhoven-Veldhoven-Hasselt**

De frequenties van bussen naar Veldhoven ASML moeten snel worden verhoogd want nu blijven regelmatig reizigers achter bij de halte. Met het OV van Eindhoven en Veldhoven naar Hasselt duurt bijna 3 uur. Een auto is er binnen 1 uur en 20 minuten. In dit verstedelijkte gebied met veel grensverkeer is een betere OV-verbinding noodzakelijk. Er is voldoende vervoervraag voor een HOV-busverbinding die de twee steden tenminste elk half uur verbindt. Zo wordt ASML ook bereikbaar vanuit België.

9. **HOV Helmond-Boxmeer**

Verhoog de frequentie tussen Helmond en Boxmeer (lijn 23) naar tenminste 2x per uur

10. **Voorrang voor bussen in Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch**

Realiseer meer vrije busbanen en regel voorrang bij kruispunten. Zorg bijvoorbeeld in Breda voor een betere doorstroming van de bussen op de Fellenoordstraat door vrijliggende fietspaden en een voorrangsregeling bij de kruispunten met de Markendaalseweg en de Gasthuisvelden. Realiseer ook een busstrook langs de Lunetstraat en Emerparklaan (lijn 2) en de Backer en Ruebweg (lijn 4) en maak een halte op de Emerparklaan bij Peerdsbroek zodat reizigers kunnen overstappen tussen deze twee lijnen. Vergroot in de stadscentra het autoluwe gebied zodat er meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers en het OV meer vrije banen kan krijgen en beter kan doorstromen.

11. **Ga voor concessie-/landsgrens overstijgend OV in Grave, Meijel en Putte**

In het verleden zijn rond de concessiegrenzen buslijnen geknipt. Door het verplicht overstappen zijn aan beide zijden van de provinciegrens/landsgrens de reizigersaantallen afgenomen.

Ook zijn soms zeer inefficiënte materieelomlopen ontstaan waardoor de kosten om deze lijnen te exploiteren onnodig hoger zijn geworden.

Een voorbeeld zoals het niet moet is de verplichte overstap voor reizigers tussen Deurne (lijn 28) en Roggel (lijn 371 richting Weert) op de provinciegrens in Meijel. In het verleden was er een rechtstreekse bus van Deurne naar Roermond (nu lijn 28 en lijn 372).

Reizigers tussen Schaik en Nijmegen moeten in Grave overstappen van lijn 96 op lijn 99 of 9 omdat hier de provincie- en concessiegrens ligt. Deze knip heeft in het verleden geleid tot verlies aan reizigers. Buslijn 99 Nijmegen-Uden passeert deze grens wel zonder problemen. Twee keer per uur rijdt Arriva en twee keer per uur rijdt Breng. Sluit het netwerk aan op reispatronen en niet op bestuurlijke grenzen en verbindt in Grave de buslijnen zo veel mogelijk aan elkaar.

Reizigers uit Bergen op Zoom kunnen met Arriva lijn 106 nu 1x per uur naar Antwerpen reizen. Zij moeten dan op de landsgrens in Putte overstappen in een bus van De Lijn. Vanaf Putte rijdt De Lijn twee keer per uur naar Antwerpen. Lijn 105 uit Bergen op Zoom die ook elk uur rijdt eindigt echter een paar kilometer voor de grens in Ossendrecht. Een rechtstreekse lijndienst Bergen op Zoom - Antwerpen die elk half uur rijdt is veel aantrekkelijker voor reizigers.

12. **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 een rechtstreekse verbinding naar Breda de voorkeur.

Trein

1. **Meer fietsenstallingen bij stations**

Zorg op elke halte en hub voor voldoende fietsenrekken en monitor dit jaarlijks. Breidt in ieder geval het aantal stallingsplekken op station Eindhoven Centraal uit en aan de westzijde van station 's-Hertogenbosch. Hier is een groot tekort. Zorg bij kleinere stations en hubs dat reizigers hun fiets of e-bike veilig kunnen stallen. Plaats daarom fietskluizen met een redelijk huurtarief, ook voor incidentele reizigers, bijvoorbeeld bij station Heeze.

2. **Nachttrein**

In het weekend zouden er op alle stations in de provincie nachttreinen moeten rijden. Start met 1x per twee uur een nachttrein tussen Breda en Venlo en tussen Eindhoven en Nijmegen. Lobby bij het Rijk voor opname in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet die dit najaar wordt vastgesteld.

3. **Elk half uur een Sprinter in het weekend**

Op zaterdag en zondag rijdt tussen Breda en Dordrecht slechts 1x per uur een Sprinter. Op zondag is dit ook het geval tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen en tussen Eindhoven en Weert. De Sprinters in Brabant zouden ook in het weekend tenminste 2 keer per uur moeten rijden. Dan wordt de trein veel aantrekkelijker voor reizigers. Lobby daarom bij het Rijk dat deze minimumeis wordt opgenomen in de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

4. **Systeemsprong Roosendaal/Dordrecht-Breda-Tilburg-Eindhoven-Helmond**

Het spoor in de Brabantse stedenrij is vol en kwetsbaar voor verstoringen. Er is capaciteitsuitbreiding nodig om een systeemsprong mogelijk te maken. Met name rond Eindhoven dreigt het vast te lopen. Het maximaal aantal af te handelen treinen wordt rond 2025 bereikt. Wij zien dat bij de plannen voor de intercity naar Düsseldorf en de verhoging van het aantal intercity's tussen Breda en Eindhoven van 2 naar 4 per uur al concessies moeten worden gedaan in de dienstregeling. Een rechtstreekse Intercity Eindhoven-Aachen van Arriva blijkt alleen mogelijk als NS een Intercity naar Heerlen schrapt.

Investeer daarom in het Brabantse spoor. Doe hiervoor een aanbod tot cofinanciering aan het Rijk om zo het Rijk te verleiden ook meer te investeren in Brabant. De reiziger wil niet alleen hogere frequenties, maar ook verbetering van de aansluitingen van Intercity's op de Sprinters en tussen Sprinters onderling. Het mag niet meer zo zijn dat je voor sommige overstappen 31 minuten moet rekenen. Norm zou moeten zijn: op werkdagen tenminste elk kwartier een trein op elk station. Daarnaast is een rechtstreekse Intercity wenselijk van Breda en Tilburg naar Utrecht en opening van stations in Berkel-Enschot, Hoeven Sint Willibrord en Helvoirt.

Om dit mogelijk te maken is het nodig de volgende projecten voor 2035 te realiseren: extra zijperron 's-Hertogenbosch, spoorverdubbeling Breda-Tilburg (inclusief vrije kruising Tilburg en perron spoor 2 Breda), 2e fly-over Liempde, spoorverdubbeling Eindhoven-Helmond, extra eilandperron Eindhoven, vrije kruising Eindhoven Tongelre, keerspoor Deurne en verdubbeling spoorbrug Ravenstein. Buiten de provincie vraagt dit ook om spoorverdubbeling tussen Houten en Geldermalsen. Van al deze projecten is momenteel alleen voor de uitbreiding van station 's-Hertogenbosch zicht op realisatie.

5. **Verbeter IJssellijn Roosendaal-Breda-Tilburg-'s-Hertogenbosch-Oss-Nijmegen**

De enkelsporige brug bij Ravenstein maakt nu het hele traject erg kwetsbaar voor vertraging en treinuitval en bepaalt de dienstregeling op de hele route. Lobby daarom samen met de provincie Gelderland bij het Rijk om deze brug zo spoedig mogelijk te verdubbelen. Dan kunnen ook op de hele corridor Nijmegen-'s-Hertogenbosch vier Sprinters per uur gaan rijden. Door het realiseren van enkele inhaalmogelijkheden kan ook de Intercity elk kwartier gaan rijden. Dit maakt een rechtstreekse Intercity Nijmegen-Eindhoven mogelijk.

6. **Meer verbindingen met Antwerpen**

Om Noord-Brabant beter internationaal te ontsluiten is een rechtstreekse Intercity van Eindhoven naar Antwerpen over de HSL nodig (zo mogelijk te verlengen naar Brussel en te koppelen aan de nieuwe Intercity naar Düsseldorf). Door deze verbinding 2x per uur te bieden wordt de verbinding Breda-Noordkerkempen-Antwerpen veel aantrekkelijker voor forenzen. Bovendien hoeft de Intercity Amsterdam-Brussel dan niet meer via Breda te rijden. Omdat er dan geen kerende treinen meer zijn op station Breda creëert dit ruimte voor extra Intercity's over de HSL tussen Rotterdam en Eindhoven en extra Sprinters in de Brabantse stedenrij.

7. **Sneller en vaker naar Düsseldorf**

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

8. **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 IC 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 12 keer, waardoor de verplaatsing voor het gevoel van de reiziger te lang duurt. De overstaptijd op station Roosendaal voor reizigers vanuit Zeeland en Breda richting Antwerpen is met circa 25 respectievelijk 20 minuten tenslotte te lang. Dring als provincie samen met Zeeland 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 en of het mogelijk is om de Sprinter Dordrecht-Roosendaal te koppelen aan de stoptrein Roosendaal-Antwerpen zodat één doorgaande verbinding ontstaat.

9. **Verbeteren overstap Roosendaal van/naar Vlissingen**

De overstap op station Roosendaal voor reizigers uit Breda 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 op ontstaat groeiruinimte, worden loopafstanden korter en kunnen de Intercity's altijd op elkaar aansluiten. Maak afspraken met het Rijk over de bouw van dit perron.