

# **OPENBAAR VERVOER JUIST VOOR IEDEREEN**



**Openbaar vervoer als alternatief voor eigen vervoer**

*De SP-fractie biedt alternatieve plannen aan voor het  
Openbaar Vervoer van de Provincie Zeeland*





**Met speciale dank aan Sjaak Rijkse, die wij missen als Statenlid. We hadden zijn inzet op het gebied van Openbaar Vervoer goed kunnen gebruiken bij het maken van dit rapport.**

## **Colofon**

*Speciale dank aan:*

*Kees van Leeuwen (buschauffeur maar vooral OV-specialist)*

*Mahir Alkaya (Tweede Kamerlid voor de SP)*

*Alle Zeeuwse SP-afdelingen*

## Inhoud

Inleiding .....	6
1. De mensen .....	7
1.1 De doelgroepen.....	12
2. Duurzame mobiliteit .....	13
3. Mix van mobiliteit .....	13
4. Knooppunten .....	14
5. Mobiliteitscentrale .....	15
6. Europese aanbesteding .....	16
Aanbevelingen .....	17
Bronvermelding.....	18

## Inleiding

De aankomende concessie voor het Openbaar Vervoer in Zeeland was voor het College van Gedeputeerde Staten de aanleiding om alle vervoersvormen in Zeeland tegen het licht te houden. Dit mondde uit in de notitie "Slimme Mobiliteit".

Juist dit document was voor de SP aanleiding om een alternatief te schrijven. Wij denken dat er betere manieren zijn om het Openbaar Vervoer in Zeeland te regelen.

Bij de vorige concessie gingen we van aanbodgestuurd naar vraaggestuurd Openbaar Vervoer. Dit betekende een enorme verschraving van het Openbaar Vervoer in Zeeland.

Nu wordt voorgesteld om uit te gaan van OV als aanvulling op het eigen vervoer. En opnieuw vindt er een kaalslag plaats.

Wij vinden dat Openbaar Vervoer een echte overheidstaak is. En een kerntaak van de provincie. Dit principe wordt helemaal losgelaten als je uitgaat van aanvulling op eigen vervoer. Nooit zal bij deze nieuwe opzet Openbaar Vervoer een alternatief worden voor het gebruik van eigen vervoer. Dit terwijl dat toch eigenlijk een doelstelling zou moeten zijn met alle taken die we hebben op het gebied van klimaatdoelstellingen.

Alhoewel de SP de insteek van het College ambitieus vindt, denken we dat er nog heel wat te verbeteren valt.



# OPENBAAR VERVOER VOOR IEDEREEN

# 1. De mensen

Openbaar vervoer (OV) is voor velen in Zeeland een onmisbare schakel tussen huis en werk, school of vrijetijdsbesteding.

Reizigers van het Openbaar vervoer zijn in de volgende groepen onder te verdelen:

- Forenzen
- Scholieren/studenten
- Toeristen en overige reizigers

De grootste groepen zijn de scholieren en studenten, deze zijn goed voor 65% van het aantal reizigers.

De forenzen zijn goed voor zo'n 20% van het aantal reizigers.

De overige 15% bestaat uit reizigers met een ander doel. O.a. senioren en verblijfstoeristen behoren tot deze groep.

Buiten de gebruikers en de OV-infrastructureur zijn beroepschauffeurs een onmisbare schakel in een degelijk, fatsoenlijk en goedlopend OV in Zeeland.

## SP Onderzoeken uit het verleden

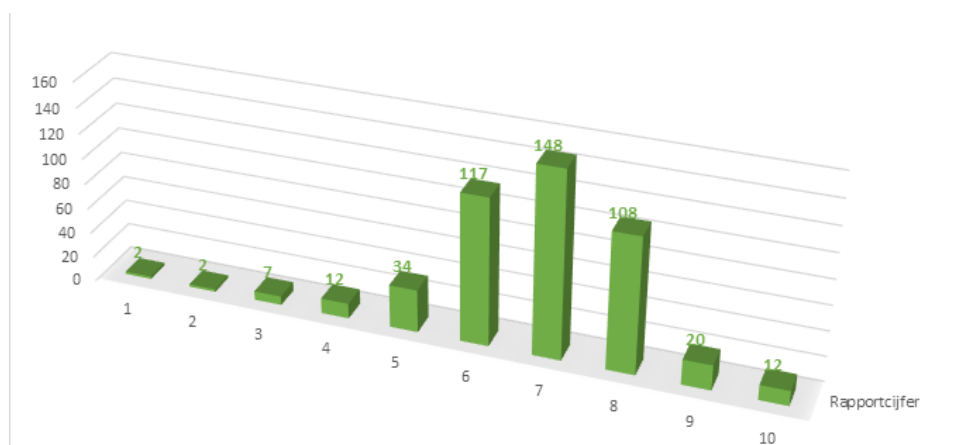
De SP heeft in het verleden ook al onderzoeken gedaan naar het Openbaar Vervoer in Zeeland.

Uit de enquête van de Statenfractie van de SP Zeeland uit 2013 voorafgaande aan de toekomstvisie van Gedeputeerde Staten "beleidsplan openbaar vervoer Zeeland 2015-2025" zijn er een aantal conclusies en aanbevelingen gedaan.

Uit de SP-enquête 2013 kwam een gemiddeld cijfer van een 6,81 voor het OV.

Dit was 0,6 procentpunt lager dan de gemiddelde waardering die Zeeuwse reizigers gaven in de enquête van de klantenbarometer.

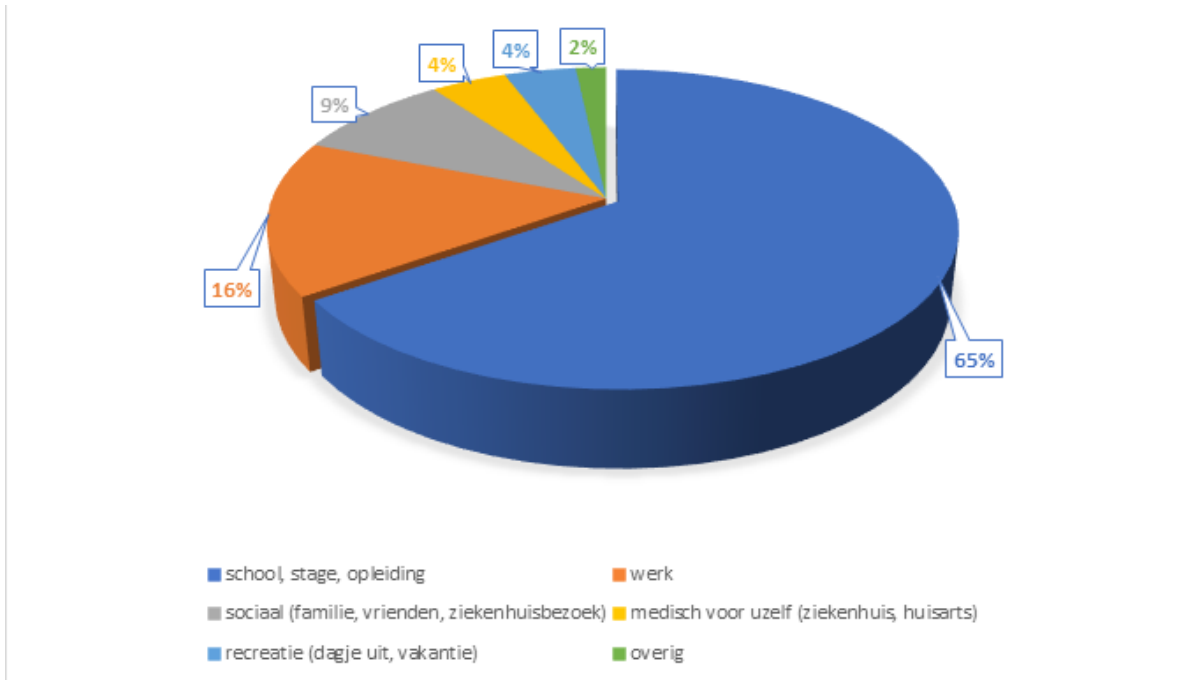
## Rapportcijfer



Uit de SP-enquête kwamen een aantal duidelijke punten naar boven nl:

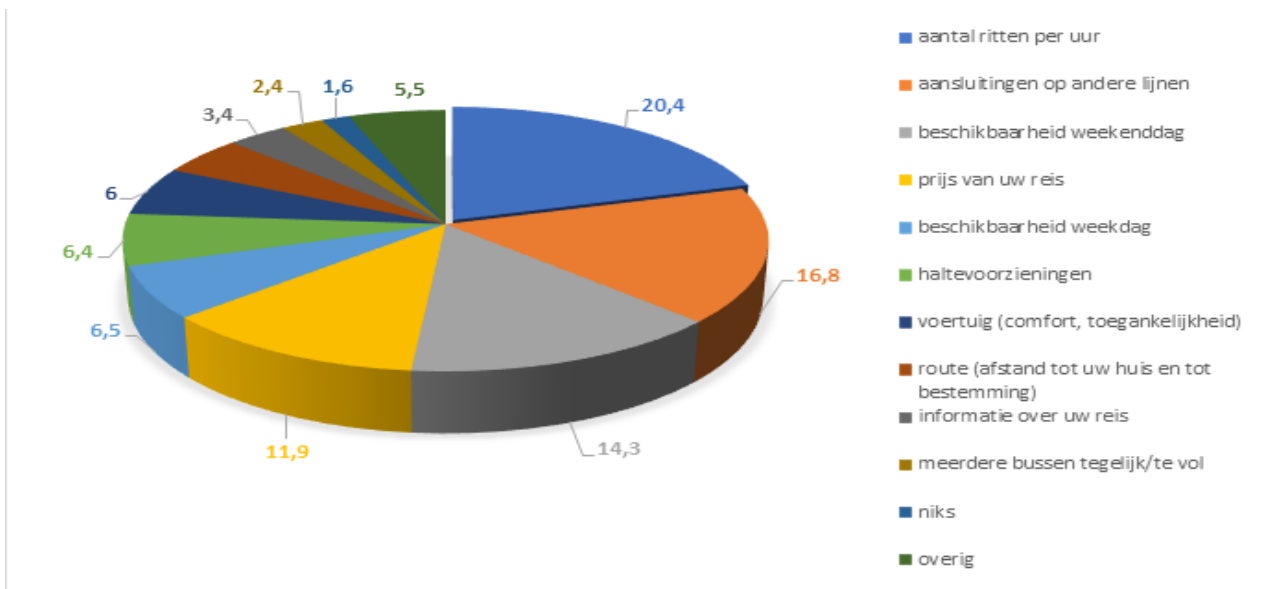
## Motief van de zojuistgemaakte reis

Van de 469 ondervraagde reizigers was het motief van 306 ondervraagden (65,2%) school, stage of opleiding. Van 74 reizigers (15,8%) was dit werk.



## Aspecten waarop het meest verbeterd moet worden

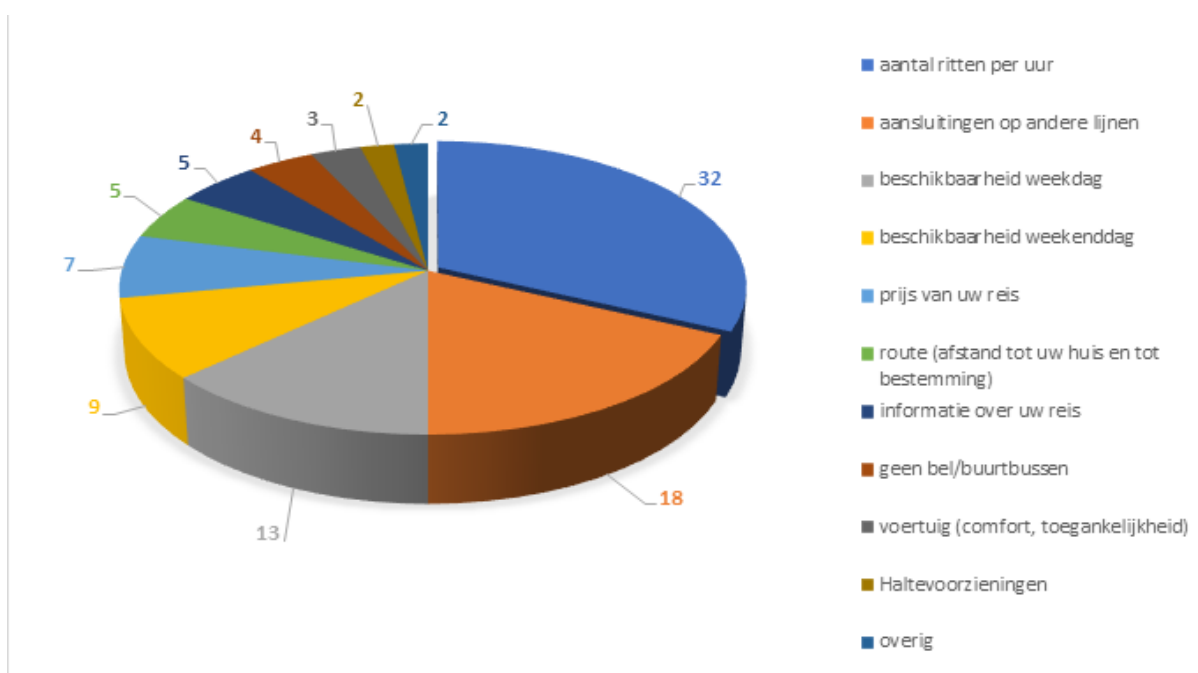
De meest genoemde verbetering was volgens 20,4% van de ondervraagden het aantal ritten per uur, 16,8% vond de aansluiting op andere lijnen het belangrijkste en 14,3% de beschikbaarheid van het OV in het weekend.





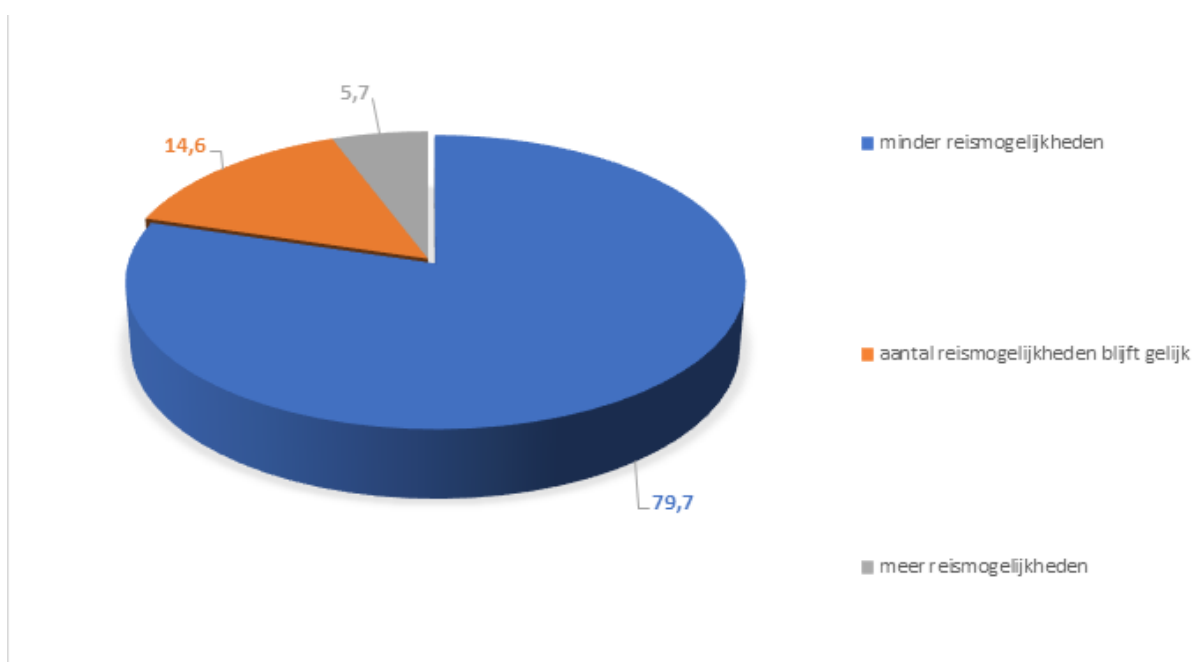
## Verbetering bel-/buurtbus

Aspecten die volgens de reiziger goed geregeld moeten zijn bij bel/buurtbussen zijn voornamelijk het aantal ritten per uur (32%), aansluiting op andere lijnen (18%) en beschikbaarheid op weekdays (13%).



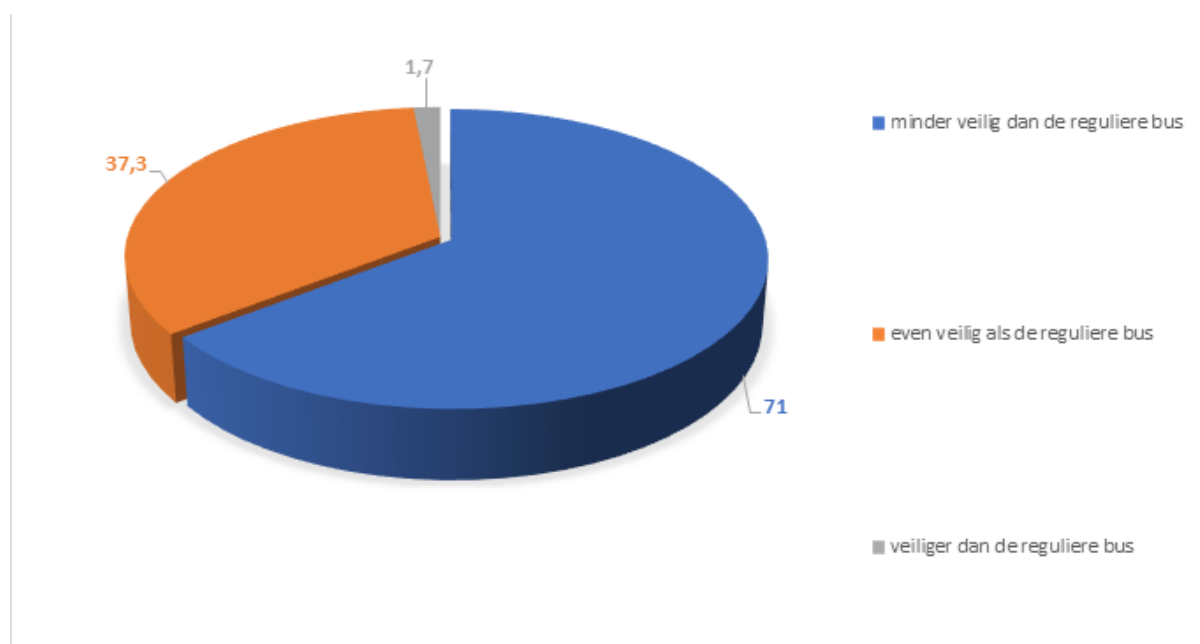
## Verwachting reismogelijkheden in de toekomst

De verwachtingen voor de toekomst waren voor 366 personen (79,7%) minder reismogelijkheden.



## Verwachting veiligheid in de toekomst

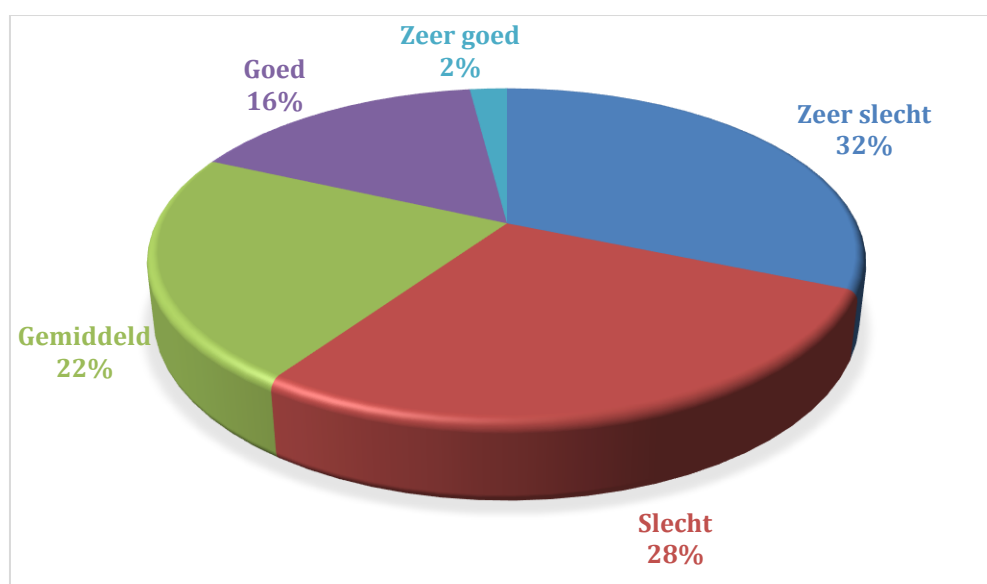
281 (61%) Personen gaven aan dat zij verwachtten dat, bij de introductie van bel- en buurtbussen deze minder veilig zullen zijn dan reguliere buslijnen.



## Bereikbaarheid van het Openbaar Vervoer

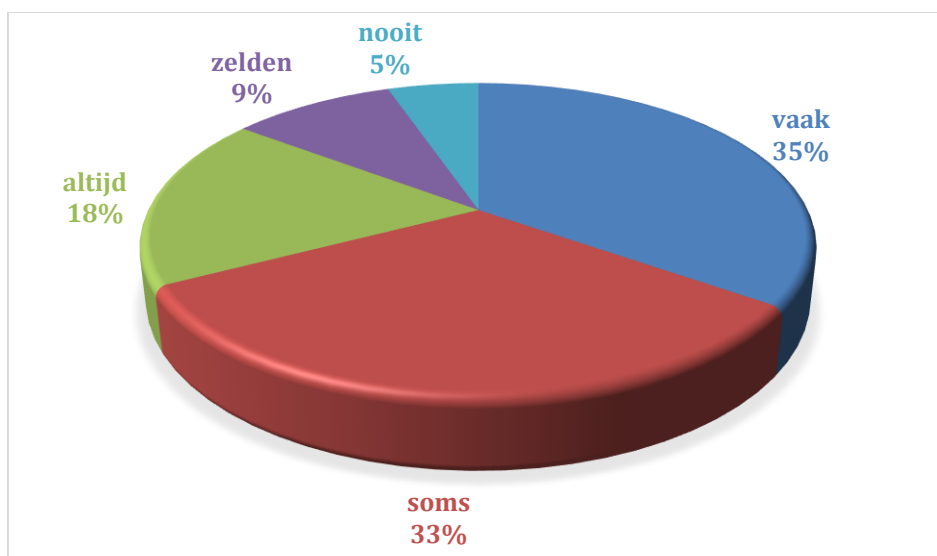
Uit de SP-enquête 2016 bleek dat 41% van de mensen vond dat er te weinig Openbaar Vervoer is in Zeeland.

De bereikbaarheid van het OV werd door 31% van de ondervraagden met zeer slecht, door 28% met slecht en door 22% als gemiddeld bestempeld. Dat t.o.v. de slechts 2% die het als zeer goed en 16% die het OV als goed bestempelden.



## Problemen met reistijden/aansluitingen

Problemen met reistijden/aansluitingen werd door 33% van de ondervraagden met vaak, door 31% met soms en door 17% met altijd beantwoord. Dat t.o.v. slechts 5% van reizigers die aangaven nooit en 9% van de reizigers die aangaven zelden een probleem te hebben gehad.



Tijdens deze enquête gaf 50% van de ondervraagden aan dat zij de vrijwilliger die op een buurtbus rijden werkverdringing vonden t.o.v. de beroepschauffeurs op de reguliere buslijnen.

Zoals u vast nog weet kwam er een cijfer van 7,5 voor het OV uit de klantenbarometer 2016 en een cijfer van een 4,7 uit onze enquête.

## Rapportage enquête vervoersbehoefte Reimerswaal

Buiten het eigen SP-onderzoek willen we u ook de uitkomst van deze enquête met u delen.

Uit de "Rapportage enquête Vervoersbehoefte Reimerswaal" van September 2020 gaf 24% van de ondervraagden aan dat zij met het OV niet overal kunnen komen.

Van de 156 ingevulde reacties werd er 8 maal familiebezoek, 10 maal voorzieningen, 9 maal medisch en 10 maal omliggende dorpen aangegeven als situatie waar men niet kan komen met het huidige Openbaar Vervoer.

32 personen gaven aan dat zij meer gebruik zouden maken van het OV als het goedkoper zou zijn en 31 mensen dat zij met het OV zouden gaan als het vaker beschikbaar zou zijn.

Tevens gaf in deze enquête 41% van de personen aan dat zij zich bezwaard voelen om hulp te vragen voor vervoer.

In deze nieuwe “Regionale Mobiliteitsstrategie” waarin iedere inwoner binnen de bebouwde kom 500 meter en buiten de bebouwde kom binnen 2,5 km een opstaplocatie heeft, moeten de gebruikers heel veel moeite doen. Dit vinden wij onwenselijk. Zelfs al zou iemand deze afstand met de fiets kunnen afleggen en deze fiets onbeheerd willen achterlaten, dan nog is het voor de meeste gebruikers ondoenlijk bij slecht weer en/of met een volle boodschappentas of andere bagage.

Uit de enquête kwam ook naar voren dat slechts 40% van de ondervraagde chauffeurs over 2 jaar nog steeds buschauffeur denkt te zijn.

Toen al verwachtten reizigers en chauffeurs dat de plannen van de Provincie - het vervangen van een aantal reguliere buslijnen door vraagafhankelijke vervoersdiensten en/of buurtbussen - zal leiden tot minder reismogelijkheden en minder verkeersveiligheid.

Het vertrouwen dat buurtbussen of belbussen de plaats kunnen innemen van reguliere lijnen was laag. Bij het inzetten van kleinere voertuigen met betaalde eigen beroepschauffeurs hoeft de busverbinding in kleine kernen niet te verdwijnen. Het schrappen/laten verdwijnen van reguliere buslijnen en hiervoor in de plaats buurtbussen of flexvervoer in te zetten zonder eigen beroepschauffeurs is een foute ontwikkeling. Op de 1<sup>e</sup> plaats is dit een verdringing van arbeidsplaatsen, omdat de betaalde en goed opgeleide chauffeurs verdwijnen om plaats te maken voor vrijwilligers. Op de 2<sup>e</sup> plaats brengt dit gevaren met zich mee zoals; gebrek aan vrijwilligers, vrijblijvendheid en minder veilig vervoer van reizigers. Deze terugloop aan vervoersritten door vrijwilligers hebben wij tijdens de corona pandemie daadwerkelijk kunnen ondervinden.

In onze optiek moet in de nieuwe concessie de Provincie als opdrachtgever haar uiterste best doen om de reiziger aan zich te binden. Het aantal reismogelijkheden zal gehandhaafd moeten blijven, zo niet vergroot moeten worden, om te voorkomen dat een significant deel van de reiziger zal afhaken. Dit zal de neerwaartse spiraal van minder aanbod en minder reizigers versterken.



## 1.1 De doelgroepen

De SP is van mening dat door het aanbieden van een lager tarief voor bepaalde doelgroepen je extra reizigers naar het Openbaar Vervoer kunt aantrekken.

Een mooi voorbeeld van hoe je meer gebruikers naar het OV kan lokken is Hasselt in België. Toen het OV gratis werd “ontplofte” daar bijna het Openbaar Vervoer door de vele gebruikers.

De “zomer-zwerfkaart” werkte goed! Tevens kan het een extra stimulans voor OV-gebruik zijn als de minima eens een uitje met het OV kunnen maken.

De toeristen dienen meer in beeld te komen. Misschien dat de Zeelandpas weer in ere hersteld kan worden door het promoten van een seizoenen OV-kaart.

Met de versoepeling van de corona-regels komt spoorvervoerder NS met 3 nieuwe kortingkaartjes. Volgens de SP hebben we daar geen pandemie voor nodig en zijn er genoeg mogelijkheden om mensen uit hun eigen vervoermiddel in het Openbaar Vervoer te krijgen.

## **2. Duurzame mobiliteit**

De vergroening van onze OV kan in onze ogen het beste met ons Openbaar Vervoer in handen van de Provinciale overheid. De beste manier om te beschikken over een zo groen mogelijk wagenpark is wanneer de Provincie zelf eigenaar is van dit materieel. Zo kunnen de duurzame bussen die nog niet afgeschreven zijn meegenomen worden in een volgende aanbesteding. Dit heeft een positieve werking op de hoogte van het aan te besteden bedrag en een grotere zeggenschap van de Provincie over de kwaliteit van het materieel.

Met het OV in eigen beheer kan er ook gekeken worden naar de nieuwste innovaties zoals “groen” gas, waterstof of elektrisch rijden. Met deze investering in eigen vervoermiddelen kunnen ook in de toekomst de kleinere kernen gegarandeerd worden van vervoer. Met de steeds lager wordende investeringskredieten voor OV-vervoersmiddelen kunnen de kosten voor de minder winstgevende lijnen worden gedragen. Dit gebeurt o.a. in de Provincie Utrecht waarbij de eigen OV-voertuigen steeds aan de nieuwe Concessienemer worden overgedragen. Aangezien alle OV-bedrijven in Nederland in handen zijn van buitenlandse staatsbedrijven en onze subsidies naar buitenlandse aandeelhouders gaat spreekt deze optie de SP erg aan.

## **3. Mix van mobiliteit**

De Coronacrisis heeft er landelijk flink ingehakt bij het Openbaar Vervoer. In het stadsgewest Haaglanden is 2 miljard verlies gedraaid. Dit werd deels gecompenseerd door de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk van 93%, voor de overige 7% waren de OV-bedrijven zelf verantwoordelijk.

Doordat decentrale overheden alleen denken aan het behouden van kernlijnen, zal het platteland hier onder lijden. Kleine kernen wordt het bestaansrecht ontnomen als er aan het beschikbare Openbaar Vervoer wordt getornd. Kleinere bussen voor kleine kernen kan een optie zijn maar dit vervoer moet keihard worden gegarandeerd! Met andere woorden, ook deze kleine bussen moeten door de hoofdaannemer zelf geëxploiteerd worden. Het idee hierbij is dat deze kleine bussen aansluiting geven op gestrekte buslijnen op de huidige HUBS. En daarbij is het raadzaam om dezelfde huisstijl voor deze kleine bussen te gebruiken als voor de grote bussen, voor een gelijkwaardige uitstraling en betere zichtbaarheid voor de reizigers.

Daarbij kan gedacht worden aan transferia (nu HUBS genoemd) waar kleine bussen en regulier OV zoals streekbus en trein een gegarandeerde aansluiting op elkaar geven in het kader van

betrouwbaar OV. Ook kunnen deze transferia ingericht worden met OV-fietsen, parkeerplaatsen, bewaakte fietsstallingen en overdekte wachtruimten.

De SP Statenfractie in Zeeland is van mening dat scholieren met zogenaamde snelle scholierenbussen vervoerd dienen te worden, dit om het reguliere vervoer te ontzien i.v.m. ruimte in deze bussen.

De huidige BDU (Brede Doelen Uitkering) gaat voor het een groot deel naar infrastructurele werkzaamheden en niet naar het OV.

De belbus zien wij niet als een degelijke oplossing, dit heeft zijn langste tijd gehad. 1 Uur van tevoren bellen doet de gemiddelde Nederlander niet. De praktische Nederlander zoekt dan een andere oplossing. Met andere woorden: Hoe jaag je de reizigers uit het Openbaar Vervoer?

## 4. Knooppunten

Een snelle doorstroming, een korte wachttijd en een zo kort mogelijke reistijd moet het doel zijn. Voor de SP is dat dus snel overstappen op het volgende openbaar vervoermiddel zo dicht mogelijk bij huis of bij de halte en niet langdurig “chillen” in een luxe HUB waaraan ook de gemeenten zelf moeten bijdragen.

Op dit moment moet de SP Zeeland constateren dat er op de huidige transferia weinig communicatiemogelijkheden zijn om in korte tijd te communiceren tussen OV-bussen. Ook de aansluiting tussen de verschillende OV-bedrijven over de Provinciegrens baart ons zorgen.

Het goed afstemmen van bussen onderling en tussen bussen en treinen is voor de SP heel belangrijk. Zodat busreizigers de trein niet zien wegrijden bij aankomst op het station. Volgens de SP Zeeland dient er een overstapgarantie te komen. Een deel van het onbetrouwbaarheidsgevoel van het OV kan weggenomen worden door deze overstapgarantie.

Reizigers horen niet te moeten wachten op de volgende aansluiting. Het openbaar vervoer is pas een alternatief als men snel van A naar B kan met een goede doorstroming.



## 5. Mobiliteitscentrale

Een gezamenlijke vervoerscentrale vindt de SP een goed idee.

Toch heeft de SP andere ideeën dan in de Regionale Mobiliteitsstrategie van de Provincie Zeeland verwoord is. Als het mogelijk is kunnen verschillende gebruikers samen hun reis maken. Dat is winst.

Wel moeten we er alert op zijn dat het WMO-vervoer niet uitgekleeft wordt en opgaat in het nieuwe OV-plan.

De gemeenten kunnen straks nog aan slechts 3 knoppen draaien: De eigen bijdrage verhogen, het aantal kilometers maximeren of de indicatiestelling wijzigen. Hieruit trekken wij de conclusie dat het nieuwe plan ten koste gaat van de gebruikers.

Uit gesprekken die de SP met gemeenteraadsleden heeft gevoerd blijkt dat het nog helemaal niet duidelijk is dat de gemeenten straks mee gaan betalen aan het fijnmazig Openbaar Vervoer. Tevens is het bij gemeenteraadsleden nog niet duidelijk dat er van hen verwacht wordt dat ze straks mee gaan betalen aan reguliere HUB's. Ook de beantwoording van de zienswijzen geeft de gemeenten in dit stadium nog geen enkele duidelijkheid over de financiële consequenties.

Een goed en toegankelijk openbaar vervoer is van groot belang voor de leefbaarheid. Er is flink geïnvesteerd door de Provincie voor rolstoeltoegankelijke haltes. Toch dient een rolstoelgebruiker een begeleider mee te nemen om handelingen te verrichten die de buschauffeurs niet meer mogen uitvoeren. Dit gaat weer ten koste van de vrijheid van deze doelgroep om van het OV gebruik te maken.

### **Een aantal voorbeelden uit de praktijk;**

*Een studente met een visuele beperking kan niet met het openbaar vervoer op een stageadres komen. Dit is nodig om een opleiding te kunnen afronden en zij heeft, vanwege haar jonge leeftijd, geen recht op een ander vervoermiddel. Deze student is al om 5 uur 's ochtends in de weer om de rit naar school te kunnen maken met het openbaar vervoer. Dit nieuwe obstakel maakt haar onzeker over haar toekomst als volwaardig lid van onze samenleving.*

*Al jaren hebben inwoners rond Goes aangegeven dat de lijnbus die rijdt tussen het treinstation en het ziekenhuis ook via het industrieterrein zou kunnen rijden zodat forensen hiervan gebruik zouden kunnen maken en zij dus hun auto thuis zouden kunnen laten. Dit is al jaren niet gelukt terwijl de afstand even groot is voor de bus. Het gaat dus alleen om het tijdstip tussen half 8 en 9 uur om op het werk te komen en het tijdstip tussen 4 en 5 om weer naar huis te kunnen gaan.*



Als deze zaken met de huidige mobiliteitscentrale al niet te regelen zijn, hoe gaat dat dan in de toekomst worden? Voor de SP is dit simpel. Maatwerk! Zoals Gemeenten nu zelf het kleinschalige vervoer naar de dichtstbijzijnde onderwijslocaties over de provinciegrens en zelfs over de landsgrens hebben geregeld. Voor dergelijke plannen moet er ruimte zijn.



## **6. Europese aanbesteding**

De Europese aanbestedingswet hoeft niet van toepassing te zijn op het Openbaar Vervoer in Zeeland. Wij mogen inbesteden.

In Gelderland/Overijssel zijn grote problemen geweest met het wegzetten van de concessie. Onder meer door wanpraktijken bij vervoerder Keolis en vanwege Corona is daar overgegaan tot het werken met een noodconcessie. Dit kan voor Zeeland ook een oplossing zijn. Het experiment aldaar met doelgroepenvervoer werd een duur fiasco. Hier moet Zeeland dus geen voorbeeld aan nemen.



## Aanbevelingen

- Bekijk hoe je met voordeelkaarten meer mensen naar het Openbaar Vervoer kan lokken.
- Schaf het nieuwe duurzame wagenpark als provincie zelf aan, zodat je ze kan inbrengen bij de volgende aanbesteding.
- Heb bij de komende aanbesteding oog voor de positie van de beroepschauffeur.
- Een knooppunt moet niet worden ingericht om wachten aangenaam te maken. Een knooppunt is bedoeld om zo snel mogelijk te kunnen doorstromen.
- Wees duidelijk richting gemeenten waarvoor ze straks aan de lat staan.
- Wees duidelijk richting gemeenten dat de knoppen die zij straks nog tot hun beschikking hebben ten koste gaan van de kwaliteit.
- Wij willen dat er in de komende concessie meer aandacht is voor provincie-overschrijdend en grensoverschrijdend Openbaar Vervoer. Wij denken hierbij met name aan de Breda-bus.
- Alhoewel “Slimme Mobiliteit” een ambitieus plan is vragen wij de provincie nog ambitieuzer te denken en Openbaar Vervoer aan te bieden dat een alternatief is voor het eigen vervoer.



## **Bronvermelding**

Rapportage enquête vervoersbehoefte reimerswaal

Rapportage De nieuwe Zeeuwse mix van mobiliteit

Rapportage Mobiliteitscentrale Zeeland

Rapportage Zeeuwse knooppuntenaanpak

Marktconsultatie openbaar vervoer Zeeland

NOS

Concept Regionale Mobiliteitsstrategie

Rekenkamer Zeeland, Rapportage onderzoek Stads- en streekvervoer over de weg

SP onderzoeken;

- OV enquête SP Zeeland 2013
- Openbaar vervoer voor iedereen