

Verdere verschraling openbaar vervoer in Zeeland

Keuzes ov worden gemaakt op basis van kosten en zijn niet in het belang van de mobiliteit van de Zeeuw!

FNV Streekvervoer heeft in verschillende media ideeën mogen lezen van betrokken wethouders/bestuurders/hoogleraren over de inrichting van het openbaar vervoer in 2024. FNV Streekvervoer maakt zich grote zorgen over de mobiliteit, de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen en de werkgelegenheid van de chauffeurs als deze ideeën werkelijkheid zouden worden.....

Plan: bus rijdt niet meer door de dorpen

Wat we horen vanuit de media is dat het idee is de bus niet meer door de dorpen te laten rijden maar er omheen. Mensen die niet op eigen gelegenheid bij de halte kunnen komen, kunnen gebruik maken van een zogenaamde haltetaxi (iets wat overigens in Brabant mislukt is).

Gaat dit voor meer passagiers zorgen of gaat het ervoor zorgen dat nog meer reizigers het Openbaar Vervoer de rug toe, waardoor ook deze lijnen op termijn zullen verdwijnen? En wordt zo bewaarheid wat “boze tongen” nu al beweren: openbaar vervoer is voor de provincie de sluitpost op de begroting van de BDU waardoor de provincie bijdraagt aan de leegloop en de achteruitgang van de leefbaarheid op het platteland.

NB Uit de Brede Doelen Uitkering die de provincie Zeeland ontvangt vanuit Den Haag worden aanpassingen aan de infrastructuur, verkeersveiligheid en openbaar vervoer betaald.

Hoe worden openbaar vervoerlijnen stelselmatig afgebroken?

Een kleinschalig onderzoek door de chauffeurs in Zeeland wijst uit dat de uitwerking van eerdere plannen desastreus was. Sinds aanvang van deze concessie heeft de provincie er aan meegewerkt dat een aantal buslijnen - door minder frequente opstaptijden, slechte vertrektijden, te klein busje, wel heen maar niet meer terug kunnen etc. – kapot zijn gemaakt. Met als gevolg dat passagiers afhaken en het openbaar vervoer niet aantrekkelijk meer vinden. Een jaar later rijdt er dan alleen nog maar een buurtbus of nog erger helemaal geen bus meer vanwege te weinig passagiers. En hoe ideaal een buurtbus ook lijkt een buurtbus is géén volwaardige vervanging voor openbaar vervoer. De buurtbus rijdt vaak niet in het weekend en ook 's ochtends vroeg en 's avonds laat rijdt er géén buurtbus. Omdat buurtbussen worden gereden door vrijwilligers laat de continuïteit ook zwaar te wensen over. Zo hebben we gezien dat tijdens de Corona-periode de buurtbussen als eerste aan de kant werden gezet waardoor hele delen van Zeeland geen openbaar vervoer meer hadden. Dus ook de cruciale beroepen!

Hieronder schetsen wij een aantal voorbeelden van lijnen op Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren die stelselmatig kapot zijn gemaakt door de concessiehouder al dan niet met goedkeuring van de provincie.

Zeeuws-Vlaanderen

Vroeger lijn 9 Hulst – Graauw – Paal – Kruispolder – Lamswaarde. Nu buurtbus

Lijn 7 **St.Jansteen** – **Heikant** – **Koewacht** – **Zuiddorpe** – Axel. Nu buurtbus

Lijn 11 Hoek – Philipine – Zandstraat – Sas van Gent. Nu buurtbus

Lijn 6 Axel – **Zuiddorpe** – **Westdorpe** – Sas van Gent. Nu buurtbus

Lijn 1 Biervliet – Hoofdplaat – Nr 1 – Breskens. Nu buurtbus
Lijn 3 Cadzand – Retanchement – Zuidzande – Groede – Nieuwvliet. Nu niets
De buurtbus rijdt alleen door de week overdag.

Ook Eede en Aardenburg hebben op een enkele scholierenrit na niets meer.

In de geel gearceerde komt buiten de buurtbus nog een scholierenlijn door.

Walcheren

De vroegere lijn 54 (Veere) was in de spits gewoon druk - meer dan 8 personen in ieder geval - tegenwoordig buurtbus.

Stadslijnen Middelburg-Vlissingen.

Lijn 55: Tegenwoordig combi met lijn 58 (sporthal maar dat is niet breed bekend gemaakt).

Toen lijn 55 verdween is er ook nooit gecommuniceerd dat de grote AH bereikbaar bleef d.m.v. de nieuwe route van lijn 58.

Lijn 57: 1 x per uur, ma t/m za tot 18.00. Lijn is compleet om zeep geholpen. Het is de snelste manier om naar de HZ te gaan bijvoorbeeld maar studenten lezen geen dienstregeling en de huidige concessiehouder heeft dit onvoldoende gecommuniceerd.

De zomerbus - eerst lijn 64, later 864. De eerste jaren een enorme succes maar omdat dit vanwege het kostentraject CXX niets opleverde, is deze lijn afgebroken.

De Gent-express, enorm succes vanaf Goes, hetzelfde verhaal als hierboven. Plotseling steeg de prijs voor een familiekaart van 10 naar 17 euro, dat hielp! De bussen waren leeg voortaan.

De discorit, laatste rit lijn 53 op zaterdagavond, rond half 11 stampvol van Domburg naar MBG. Ook ineens weg.

Absurde prijzen helpen ook niet mee om meer passagiers te krijgen!

Voorbeeld: vier personen willen een dagje naar Middelburg vanaf Domburg: met lijn 52. Zij betalen 28 euro per persoon voor een enkele reis! Met lijn 53 een daldagkaart 64 euro.

Deze absurde hoge prijzen zijn niet uit te leggen en werken het ov-gebruik ook niet echt in de hand.

Zeeland verdient betrouwbaar openbaar vervoer!

OV wordt pas aantrekkelijk wanneer het letterlijk en figuurlijk de ruimte krijgt. Betrouwbaar, goedkoop en frequent is, met emissie-vrije-bussen vanaf 2025. Daar hoort een visie bij!

Heeft de provincie Zeeland die wel? Of wordt het openbaar vervoer in Zeeland puur vanuit het kostenperspectief bekeken? En moet het ov wel winstgevend zijn?

Moet in het ov-beleid ook geen rekening worden gehouden met de positieve bijdrage van frequent en betrouwbaar ov - gereden door vakkrachten - aan het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven, het realiseren van de klimaatdoelstellingen, leefbaarheid in de steden (minder auto's en minder parkeerplekken), bereikbaarheid achterland, het belang van de arbeidsmarkt openbaar vervoer en last but not least het recht op mobiliteit voor iedereen, ongeacht diens gezondheid, woonplaats en leeftijd?

Openbaar vervoer en nieuwbouwwijken

Verder vragen we ons als FNV Streekvervoer ook af of in het nieuwe plan rekening wordt gehouden openbaar vervoer bij nieuwbouwwijken?

Vorig week is in de nieuwbouwwijk Othene het 1000^e huis opgeleverd en er is daar in de buurt geen enkele vorm van OV. Ook in Hulst heb je n nieuwbouwwijk zonder OV.

Toeristen

Waarom is er geen speciaal ticket voor toeristen? Het is bekend dat de aanschaf van een ov-chipkaart drempelverhogend werkt. Als toeristen meer gebruik zouden maken van het ov dan zou dit ook een einde maken aan het tekort aan parkeervoorzieningen bij het strand en in de centra van de steden.

Luchtvervoeren

Vanuit het provinciehuis wordt veel gesproken over “lucht vervoeren” het kan niet meer dat er alleen maar lucht wordt verplaatst. Maar de grote bussen zijn nodig in de ochtend- en avondspits. Kunnen ambtenaren en politici niet bedenken dat twee voertuigen aanschaffen – één voor in de spits en één voor buiten de spits – duurder is dan dezelfde grote bus de hele dag inzetten.... Het bedrijfsleven in Zeeland schreeuwt om werknemers die ze niet kunnen vinden maar voor mensen die van OV afhankelijk zijn is het onmogelijk om op zo’n baan te solliciteren omdat ze na 18.00 uur of in het weekend er niet kunnen komen.

Openbaar vervoer in het belang van leefbaarheid steden en platteland. Iedereen moet mee kunnen doen in de samenleving.

Zeeland zou – in haar ov beleid - rekening moeten houden met de gevolgen van het ov beleid voor de langere termijn m.b.t. sociale inclusie, behalen klimaatdoelstellingen, leefbaarheid in de steden (terugdringen aantal auto’s) bereikbaarheid platteland, vestigingsklimaat nieuwe bedrijven, druk op de infrastructuur en de arbeidsmarkt die het openbaar vervoer in Zeeland vertegenwoordigd.

Er moet een einde worden gemaakt aan het stelselmatig afbreken van ov-lijnen.

Er moet geïnvesteerd worden in frequent, betrouwbaar openbaar vervoer, gereden door vakkrachten zodat de continuïteit gewaarborgd is!

Voor vragen over dit opiniestuk kaderleden FNV Streekvervoer