Geachte leden van de Commissie Strategische Opgaven,

Mijn naam is Marlies Peeters en ik ben bestuurder bij FNV Streekvervoer en in die hoedanigheid ben ik nauw betrokken bij het openbaar vervoer in Zeeland. Dit betekent dat wij naast het belang voor de werkgelegenheid als vakbond OOK rekening houden met de belangen van de passagiers, de inclusiviteit, de bereikbaarheid van het platteland en de leefbaarheid in de steden. Vanwege het nut en de noodzaak van goed openbaar vervoer hebben wij recent een oproep gedaan aan de inwoners van Zeeland om ons te melden waar het NU niet goed gaat.

Een kleine selectie uit de vele reacties:

- Kleine busjes 8 personen regelmatig te vol, meer dan 8 personen.
- Ik begrijp heel goed dat de jeugd zo snel mogelijk een auto neemt.
- busstation buiten het dorp is extra drempel.
- Bushaltes te ver verwijderd van de woonlocaties
- Zonder auto of e bike kun je in Zeeland niet naar je werk. De afstanden zijn te groot.
- Aansluittijden trein bus te krap; 7 Treinen geen busaansluiting meer na 22.00 uur
- Haltetaxi rijdt niet altijd wanneer de gewone bus niet meer rijdt.
- Na 20 u geen ov meer
- Werk in de toeristische sector is niet te doen want er is geen ov. Dus betaal je al je reiskosten zelf als Zeeuws-Vlaming.
- De Zeeuws-Vlaming wordt nooit gehoord in Den Haag. Het is pure achterstelling net alsof we tweederangs burgers van de Nederlandse staat zijn, het wordt tijd dat dit verandert.
- In Middelburg zijn de bushaltes weg en in de plaats daarvoor zijn nu autoparkeerplaatsen gekomen.
- Het is een **schande hoe er in deze concessie met de reizigers wordt omgegaan.** En een nog grotere schande wat voor prijzen ze durven door te vragen.
- Bussen vertrekken te vroeg
- Probleem met de ov chipkaart
- Verwachting dat scholierenvervoer Zeeland duurder gaat worden
- Interliner moet stoppen op Rotterdam centraal
- Met ov bijna 4 x zoveel tijd kwijt als met de auto
- Gebrek aan ov is onderontwikkeling sociale leven van de jeugd in Zeeland
- Isolatie van mensen die geen rijbewijs hebben of de zich de luxe van 2 auto's niet kunnen veroorloven en onnodig veel CO2 uitstoot van iedereen die genoodzaakt is om een eigen auto of 2 auto's te hebben.
- OV is een verkeerde benaming. Het is IV : Incidenteel vervoer. Want als het echt openbaar vervoer was dan hadden wij geen kapot bezuinigde uitgeknepen buslijntjes die momenteel zelfs worden vervangen door regiotaxibusjes die je van tevoren moet reserveren om je alsjeblieft uit de isolatie van je eigen dorpje te komen halen.....
- Orthene halte 2,5 km van de nieuwbouwwijk
- Terug van ziekenhuis bezoek kan niet meer met de bus
- In Zeeland kun je niet autoloos wonen
- Het gebrekkige busnetwerk helpt ook niet mee om meer mensen warm te maken voor het OV.
- De buurtbus is er niet in het weekend of in de avond.
- Hap en ziekenhuis Goes na 18.00 u onbereikbaar
- Tholen: op werkdagen geen verbinding Oud Vossemeer en Tholen-stad
  Belangrijke voorzieningen zoals gemeentehuis, verzorgingshuis, Bravispunt e.d. zijn voor inwoners van Oud-Vossemeer en Sint-Philipsland onbereikbaar. Gevolg is ook dat nog minder mensen gebruik maken van de bus en de dienstverlening nog meer in de knel komt. Bizarre situatie.

- Haltes/overstappunten die geen bescherming bieden tegen weer en wind
- uiterst slechte communicatie over aanvullend vervoer als deeltaxi en haltetaxi

Het openbaar vervoer in Zeeland is niet aantrekkelijk en te duur.

Met het oog op de toekomst is het van belang dat deze commissie zich allereerst de volgende vraag stelt. Wat kunnen wij leren van de keuzes uit het verleden?
De keuzes in het verleden hebben nl. niet geleid tot goed, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer en meer reizigers. De bus – het openbaar vervoer - heeft letterlijk en figuurlijk niet de tijd en de ruimte gekregen om te groeien. Goede lijnen zijn stelselmatig afgebroken waardoor reizigers voorgoed zijn afgehaakt. Hoe gaat de provincie ervoor zorgen – met het oog op het behalen van de klimaatdoelstellingen, de leefbaarheid op het platteland en de leefbaarheid in de steden dat het autogebruik wordt teruggedrongen en dat het aantal reizigers in het openbaar vervoer groeit?

Met belangstelling hebben wij de regionale mobiliteitsstrategie bestudeerd. We begrijpen heel goed dat Zeeland uniek is qua geografische kenmerken en wij weten ook dat Den Haag daar in zijn subsidieverstrekking helaas geen rekening mee houdt. We snappen ook dat er met – helaas – beperkte middelen gezocht moet worden naar oplossingen die ook aansluiten op moderne ontwikkelingen. Toch zijn wij na bestudering van de visie tot de volgende aandachtspunten gekomen:

- wil de provincie Zeeland echt meer reizigers in het openbaar vervoer? Of wordt het inderdaad allemaal individueel vervoer?
- Moeten bellen voor een bus/taxi maakt het vervoer nl. niet aantrekkelijk.
- De gewone lijnbus krijgt in de regionale mobiliteitsvisie minder ruimte dan de flextaxi.
- De bushaltes moeten net als de opstappunten in een woonwijk of dorp te vinden zijn.
- Het lijkt nu dat er RUIMTE wordt geschapen voor flexvervoer en de grote bus zo onaantrekkelijk mogelijk wordt gemaakt.
- Om het ov sneller te maken zou je in de spits een sneldienst moeten inzetten die om de dorpen heen rijdt. Alle bussen moeten voorrang krijgen bij de stoplichten en bruggen. Zodat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief wordt voor de auto.
- er moet een goede co-ordinatie m.b.t. materieel en personeel komen tussen de grote en kleine bussen en het ervoer per personenauto
- de werknemers op de grote bus, flextaxi etc. moeten met één baan een fatsoenlijk inkomen kunnen verdienen. Dat wil zeggen naleving cao openbaar vervoer en volwaardige fulltime banen.
- Het personeel tussen deze vervoersvormen moet uitwisselbaar zijn om de continuïteit te garanderen.
- Geen uitbreiding van het aantal vrijwilligers. Want die pool droogt op en we krijgen nu al terug dat de buurtbus géén vervanging is voor openbaar vervoer.
- De ingeschakelde onderaannemers (besloten bus en taxi) moeten worden genoemd in de concessie-overeenkomst zodat de provincie zicht houdt op de gang van zaken. Maar ook om te garanderen dat deze onderaannemers niet worden uitgeknepen en uiteindelijk omkiepen. Alle onderaanneming vindt plaats onder de cao openbaar vervoer.
- Wij vragen ons af of de HUBS wel haalbaar en aantrekkelijk zullen zijn in Zeeland.
- Ook hebben we grote vraagtekens bij de sociale veiligheid op de HUBS ’s avonds. Wie gaat dit betalen?
- Voor welke ondernemer(s) zal het aantrekkelijk zijn om zich in een hub te vestigen?
- Alle bushaltes moeten worden uitgerust met een overdekte wachtruimte

- Openbaar vervoer in Zeeland zal nooit zichzelf kunnen bedruipen. Maar investeren in het openbaar vervoer of het nu met een grote of kleine bus is, levert uiteindelijk alleen maar voordelen op. Voor inwoners en bedrijven.
- Dat er één aanspreekpunt komt voor de reiziger is een goede zaak
-

Helaas zijn in het verleden nooit de directe werknemers in het openbaar vervoer benaderd m.b.t. hun visie. Wat ons betreft een gemiste kans. Wij hopen dan ook dat voortaan de chauffeurs wil betrokken worden bij het ontwikkelen en aanpassen van de routes etc.