

**GRATIS OPENBAAR VERVOER
IN DE PROVINCIE ZEELAND
PER 1 JANUARI 2027**



hub

GRATIS OPENBAAR VERVOER ZORGT VOOR:

- ECONOMISCHE VOORUITGANG IN ZEELAND,
- TOENAME VAN SOCIALE CONTACTEN,
- TOENAME VAN LEEFBAARHEID EN
- VOORZIET IN EEN VERVOERSVRAAG VAN JONG- EN OUD,
ZEEUW EN BEZOEKER VAN ONZE PROVINCIE

Inhoud

Deel 1: Samenvatting	2
Deel 2: Toelichting	4
In dit deel gaan we in op een aantal zaken:	4
- Waarom is gratis openbaar vervoer goed voor Zeeland?	4
- Wat zijn vergelijkbare voorbeelden van gratis ov?	6
- Is gratis ov praktisch uitvoerbaar in Zeeland?	8
- Wat voor stappen zijn procedureel nodig voor gratis ov?	9
- Hoe ziet het vervolgproces na instemming eruit?	10
Deel 3: Voorstel	11
Bronnen	12

Deel 1: Samenvatting

Gratis - of bijna gratis- openbaar vervoer is al decennialang in ontwikkeling (Baum, 1973) en wordt wereldwijd op een groeiend aantal plekken ingevoerd (Kebrowski, 2020). Gratis OV heeft verschillende doelen, waaronder bevorderen van de economie en het toerisme, terugdringen van vervuiling, verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit (soms met speciale aandacht voor doelgroepen zoals jongeren, ouderen of lagere inkomensgroepen), vereenvoudigen van de logistiek, versnellen van de doorstroming, en verbeteren van sociale interactie (van Goeverden e.a., 2006).

In veel Amerikaanse steden is gratis openbaar vervoer al gemeengoed (bijvoorbeeld in Kansas City, Albuquerque, Baltimore, Olympia en Savannah en tientallen andere plaatsen). Ook in veel Europese landen wordt geëxperimenteerd met gratis openbaar vervoer. Een van de eerste Europese voorbeelden is de Belgische stad Hasselt (van Goeverden e.a., 2006). In Brussel kunnen studenten al sinds 2003 tegen een symbolisch bedrag gebruik maken van openbaar vervoer (de Witte e.a. 2006). In de Estse hoofdstad Tallin is sinds 2013 gratis openbaar vervoer (Cats e.a., 2017). In Malta is openbaar vervoer gratis voor inwoners en in Luxemburg is openbaar vervoer gratis voor iedereen, inclusief toeristen. Dit is slechts een handvol voorbeelden.

Uit diverse onderzoeken blijkt dat het (bijna) gratis maken van het openbaar vervoer zeer effectief kan zijn (Weis e.a., 2010, Cools e.a., 2016, Busch-Geertsema e.a., 2021). Zo heeft in Tallin het gratis OV geleid tot een toename van het gebruik en een betere mobiliteit voor lage inkomensgroepen (Cats e.a., 2017). In Hasselt vertienvoudigde het aantal buspassagiers na introductie van gratis stadsvervoer (van Goeverden, 2006). Busch-Geertsema e.a. (2021) concluderen dat vrouwen, ouderen en lagere inkomensgroepen het meest profiteren van gratis OV. Ook Piket (2024) concludeert dat gratis OV kan helpen tegen “vervoersarmoede” en tot vermindering van het aantal autokilometers.

Kosten

De ambtelijke organisatie heeft becijferd dat het invoeren van gratis ov voor een extra kostenpost van ongeveer 8,8 miljoen euro per jaar zal zorgen. Het gaat om het gratis maken van de bus, de Flex en de buurtbus (de haltetaxi zal verdwijnen voor 1 januari 2027). Aanvullend kost het 2,3 miljoen euro per jaar voor het gratis maken van de overtocht op de Fastferry Vlissingen-Breskens. In beide gevallen geldt dat de meetdatum het jaar 2023 is en dat door inflatie en toenemende kosten (salarissen, benzine) de kosten per jaar hoger kunnen uitpakken.

De dekking voor € 8,8 miljoen aan extra kosten (prijspeil 2023) voor het gratis maken van de bus, de Flex en de buurtbus kan uit zes financiële bronnen komen. Als eerste de ZEH-dividenden. In de commissie Bestuur van 23 januari jl. zijn de te verwachte dividenduitkeringen vanuit het ondernemingsplan ZEH NV 2026 in een brief van GS uiteengezet. De verwachte dividenduitkering voor de provincie Zeeland over 2025 is € 72,5 miljoen. Voor 2027 wordt € 78 miljoen en voor 2028 wordt € 88,5 miljoen verwacht voor de provincie Zeeland. Conform de afspraken vastgelegd in het Afwegingskader inzet ZEH dividend wordt hiervan 80% ingezet om structurele rendementen te behalen. Resteert 20%, oftewel € 14,5 miljoen over 2025, aan vrij besteedbare middelen. Deze inkomsten zijn naar verwachting voldoende om de extra kosten voor gratis ov te dekken voor één jaar (met verwachte prijzen in 2027). Het dividend kan pas worden bestemd nadat de AvA van ZEH een concreet besluit heeft genomen over de hoogte en

het moment van uitkeren. Dit is in juni 2026, waarna in de najaarsnota 2026 besloten kan worden over de inzet.

Vanwege de onzekerheden rondom de hoogte van het ZEH dividend en de benodigde jaarlijkse besluitvorming hierover wordt een pilot van één jaar gratis ov voorgesteld, ingaande per 1 januari 2027. Vervolgens kan jaarlijks besloten worden tot verlenging van de pilot. Een eventuele stijging van de kosten als gevolg van toegenomen vraag kan hierin betrokken worden.

Als tweede mogelijkheid voor de financiële dekking kunnen de opcenten van de motorrijtuigenbelasting voor automobilisten worden verhoogd. Het tarief voor provinciale opcenten in de begroting 2026 bedraagt 84,4 opcenten. Het Rijk heeft de maximale hoogte van het opcententarif bepaald op 143,9 voor 2026. Zeeland zit daar dus ruim onder. Het gemiddelde opcententarif van de twaalf provincies is 89,8 opcenten. Stel dat de opcenten verhoogd zouden worden naar 103, dan levert dit € 10,3 miljoen structureel per jaar op (bij een gelijkblijvend wagenpark).

Over de eerste twee mogelijkheden kan de provincie Zeeland zelf beslissen. Extra bijdragen van de Zeeuwse gemeenten, financiële ondersteuning vanuit het Rijk of geld uit de Europese subsidiepot zijn drie externe opties, waarbij de provincie afhankelijk wordt van externe financiers.

De laatste mogelijkheid is de dekking zoeken in de algemene reserve van de provincie Zeeland. De algemene reserve heeft nu een stand van € 21,2 miljoen (laagste stand t/m 2029). Deze is nodig als buffer voor risico's, welke in de begroting 2026 is becijferd op € 10,9 miljoen. De algemene reserve biedt dus alleen eenmalig beperkte ruimte. Dit is daarom geen reële optie.

Onze voorkeur gaat uit naar het inzetten van de ZEH-dividenden, vanwege de maatschappelijke toevoeging die het gratis ov voor Zeeland heeft.

We ontvangen nu ook een vergoeding van het Rijk voor studenten met een OV-kaart. Uitgangspunt is dat deze vergoeding in tact blijft. GS dienen dit af te stemmen met het ministerie van OCW.

Proces

De Provinciale Staten bespreken dit initiatiefvoorstel in de commissie op 27 februari 2026. De fracties geven reacties: verbeterpunten en goede punten. Aan de hand van deze reacties wordt het concept initiatiefvoorstel aangepast. Deze aangepaste versie komt terug in de commissievergadering op 27 maart 2026 of 22 mei 2026. Deze versie wordt op 17 april 2026 of 10 juli 2026 voorgelegd aan de Provinciale Staten ter bespreking en om over te stemmen.

Deel 2: Toelichting

In dit deel gaan we in op een aantal zaken:

- Waarom is gratis openbaar vervoer goed voor Zeeland?
- Wat zijn vergelijkbare voorbeelden van gratis ov?
- Is gratis ov praktisch uitvoerbaar in Zeeland?
- Wat voor stappen zijn procedureel nodig voor gratis ov?
- Hoe ziet het vervolgproces na instemming eruit?

Waarom is gratis openbaar vervoer goed voor Zeeland?

Gratis ov biedt veel kansen voor Zeeland. Het zorgt niet alleen voor minder kosten voor inwoners, maar helpt ook onze economie, samenleving, cultuur, natuur en de leefbaarheid vooruit. Onderstaand leggen we uit welke voordelen gratis ov kan hebben voor onze provincie.

Economische voordelen

Gratis ov is goed voor de Zeeuwse economie. Ten eerste zorgt het ervoor dat meer mensen de bus, de Flex of buurtbus nemen in plaats van de auto. Dat betekent minder drukte op de wegen, vooral in de zomermaanden wanneer toeristen de provincie bezoeken. Minder drukte betekent dat mensen sneller op hun werk zijn en dat bedrijven minder tijd kwijt zijn aan reistijd. Daarnaast kan gratis ov meer toeristen naar Zeeland trekken. Veel toeristen vinden het aantrekkelijk als ze zich makkelijk en goedkoop kunnen verplaatsen. Denk aan bezoekers die zonder zorgen Middelburg, Zierikzee, Vlissingen of Sluis willen bezoeken. Als ze weten dat ze gratis met de bus kunnen reizen, blijven ze misschien langer en geven ze meer geld uit in winkels, cafés en musea. Dat is goed voor de Zeeuwse ondernemers en de lokale werkgelegenheid. Ook voor de inwoners zelf is het financieel voordelig. Mensen hoeven minder geld uit te geven aan brandstof, parkeren en onderhoud van hun auto. Dat extra geld kunnen ze uitgeven in de lokale economie, wat weer goed is voor winkels en diensten in de dorpen en steden van Zeeland.

Sociale voordelen

Gratis ov maakt Zeeland socialer en inclusiever. Niet iedereen heeft een auto of kan autorijden. Denk aan jongeren, ouderen en mensen met een laag inkomen. Door gratis ov kunnen zij zich gemakkelijker verplaatsen en meedoen aan de samenleving. Het voorstel verlaagt de drempel om familie en vrienden te bezoeken. Een busritje naar opa, een vriendin of een sportvereniging hoeft dan geen afweging meer te zijn van: “Kan ik dat wel betalen?” Dat versterkt het sociale contact tussen mensen en voorkomt eenzaamheid, vooral in de kleinere dorpen. Daarnaast maakt gratis ov het makkelijker om naar school, werk of stage te reizen. Jongeren die nu moeite hebben om hun reiskosten te betalen, krijgen meer kansen om zich te ontwikkelen. Zo draagt gratis ov bij aan gelijke kansen voor iedereen, een belangrijk uitgangspunt voor ons.

Culturele voordelen

Ook op cultureel gebied biedt gratis ov kansen voor Zeeland. Met gratis reizen kunnen meer mensen culturele evenementen bezoeken, zoals festivals, tentoonstellingen of concerten. Dit maakt cultuur toegankelijker voor iedereen, niet alleen voor wie een auto heeft of een kaartje kan betalen. Bovendien helpt gratis ov om Zeeland op de culturele kaart te zetten. Als toeristen en inwoners zich makkelijk kunnen verplaatsen tussen verschillende steden en dorpen, kunnen ze meer ontdekken van wat Zeeland te bieden heeft – van het Film by the Sea-festival tot lokale kunstmarkten. Dit zorgt voor meer bezoekers, meer bekendheid en meer fierheid op Zeeland.

Voordelen voor natuur en leefbaarheid

Gratis ov draagt ook bij aan een schonere en gezondere leefomgeving. Minder autoverkeer betekent minder uitstoot van CO₂, stikstof en fijnstof. Dat is goed voor de Zeeuwse luchtkwaliteit, het klimaat en voor de gezondheid. Minder auto's op de weg betekent bovendien minder geluidsoverlast en meer ruimte voor veilige fietsroutes en wandelpaden. Voor een provincie als Zeeland, die bekendstaat om haar natuur, rust en ruimte, is dit extra belangrijk. Door te kiezen voor duurzaam vervoer beschermen we het unieke Zeeuwse landschap. Gratis ov past in de groene en toekomstgerichte visie van Zeeland 2050: een provincie waar mensen zich vrij kunnen bewegen zonder dat dit ten koste gaat van de natuur.

Kortom: gratis ov is niet alleen een investering in mobiliteit, maar ook in mensen, economie, cultuur, natuur en leefbaarheid. Het maakt Zeeland bereikbaarder, eerlijker, groener en aantrekkelijker – precies de richting waarin wij de provincie willen laten groeien.

Waar vinden we voorbeelden van gratis ov?

Gratis ov wordt al op meerdere plekken in Europa en Nederland met succes toegepast. Door te kijken naar deze voorbeelden kunnen we zien dat gratis ov werkt en dat het veel voordelen oplevert voor inwoners, bezoekers en het milieu.

Luxemburg

Het bekendste voorbeeld is Luxemburg. Sinds 2020 is daar het openbaar vervoer gratis voor iedereen: bussen, treinen en trams. Luxemburg is een klein gebied, net als Zeeland, en had veel last van files en vervuiling. Door het ov gratis te maken wilde de regering meer mensen uit de auto krijgen. De resultaten zijn positief. Veel inwoners gebruiken nu vaker de bus of trein en de wegen zijn minder druk. Daarnaast merken onderzoekers dat vooral jongeren en mensen met een lager inkomen meer zijn gaan reizen. Gratis ov zorgt er dus voor dat iedereen makkelijker kan meedoen aan de samenleving. Luxemburg laat zien dat gratis ov niet alleen een mooi idee is maar dat het ook echt kan werken, zeker in een kleiner gebied met goede vervoersvoorzieningen.

Europese voorbeelden

Ook in Tallinn, de hoofdstad van Estland, is het ov al sinds 2013 gratis voor inwoners (Cats e.a., 2017). Dit experiment begon om mensen in de stad te houden en het centrum leefbaarder te maken. Het gevolg was dat meer mensen hun auto lieten staan en dat de luchtkwaliteit verbeterde. Daarbij werd de stad aantrekkelijker voor nieuwe bewoners en bedrijven.

In Duitsland hebben sommige steden, zoals Monheim, het ov gratis gemaakt om milieuvriendelijk vervoer te stimuleren. Monheim am Rhein, een stad met zo'n 40.000 inwoners, heeft sinds 2020 gratis bussen. Daar zagen ze dat het aantal reizigers flink toenam en dat het verkeer in de spits rustiger werd. Wel geldt dat in deze stad alleen de inwoners van de gemeente een Monheim-pas kunnen aanvragen en zo gratis gebruik van het ov kunnen maken.

Ook in Frankrijk zijn er tientallen steden met gratis ov, zoals Duinkerke. Deze stad heeft sinds 2018 gratis ov voor de inwoners en bezoekers van de stad. Daar gebruiken nu meer mensen de bus, vooral jongeren en ouderen. Veel inwoners geven aan dat ze zich vrijer voelen om te gaan en staan waar ze willen.

Nederlandse voorbeelden

Ook in Nederland wordt geëxperimenteerd met gratis of goedkoper ov. Zo mogen in Groningen en Drenthe jongeren tot 18 jaar in sommige gemeenten gratis met de bus reizen. In Utrecht kunnen mensen met een laag inkomen gebruikmaken van een speciale ov-pas met korting.

Zeeuwse voorbeelden

Ook binnen Zeeland zijn er voorbeelden op kleinere schaal. In enkele Zeeuwse gemeenten, zoals Terneuzen en Middelburg, worden ouderen en minima ondersteund met kortingen of gratis ritten via de Flex of buurtbus. Sommige gemeenten bieden ook kortingspassen aan voor mensen met een laag inkomen, zodat zij goedkoper naar de huisarts, supermarkt of familie kunnen reizen. Deze regelingen laten zien dat er in Zeeland al draagvlak is voor betaalbaar en inclusief vervoer. De positieve ervaringen van inwoners met deze initiatieven bewijzen dat er behoefte is

aan goed en goedkoop ov – en dat het werkt. Een provinciebreed systeem van gratis ov zou hierop kunnen voortbouwen en ervoor zorgen dat iedereen, ongeacht inkomen of leeftijd, vrij kan reizen door Zeeland.

Kortom: overal waar gratis ov wordt ingevoerd, groeit het aantal reizigers, neemt de uitstoot af en voelen inwoners zich meer verbonden. Deze voorbeelden laten zien dat het idee niet alleen sociaal en duurzaam is, maar ook praktisch haalbaar – en dus een inspirerend voorbeeld voor Zeeland.

Is gratis ov praktisch uitvoerbaar in Zeeland?

Gratis ov klinkt als een groot plan, maar het is in Zeeland goed mogelijk om het stap voor stap in te voeren. De provincie heeft al een goed netwerk van bussen, de Flex en buurtbussen en er zijn duidelijke cijfers over de kosten. Door slim te plannen en samen te werken met vervoerders, kan gratis ov in Zeeland zowel praktisch als financieel haalbaar zijn.

Kosten en financiële haalbaarheid

De ambtelijke organisatie heeft berekend dat gratis ov ongeveer 8,8 miljoen euro per jaar kost. Daarbij gaat het om de reguliere bussen, de Flex en de buurtbussen. Door inflatie (dingen worden duurder) en hogere uitgaven aan salarissen en brandstof kunnen de kosten in de komende jaren wat stijgen. Dat is iets waar de provincie rekening mee moet houden, bijvoorbeeld door de begroting jaarlijks aan te passen. Toch zijn de kosten goed te overzien, zeker als gekeken wordt naar de maatschappelijke winst: minder files, minder uitstoot, meer reizigers en meer kansen voor mensen zonder auto. Als gratis ov wordt betaald uit de ZEH-dividenden, is het plan financieel goed uitvoerbaar en past het binnen de doelen van een duurzame en sociale provincie.

Meer reizigers, meer vervoer

Gratis ov zal waarschijnlijk een groot succes worden. In andere regio's waar het is ingevoerd, zoals Luxemburg en Duinkerke, nam het aantal reizigers flink toe. Dat is goed nieuws, want het laat zien dat mensen de bus of de Flex weer weten te vinden. Wel betekent meer reizigers meer druk op het systeem. Er zullen op drukke lijnen meer bussen moeten rijden en mogelijk moeten de dienstregelingen worden uitgebreid – bijvoorbeeld in de zomermaanden, wanneer ook toeristen vaker gebruikmaken van het ov. Dat vraagt om goede afstemming met de vervoerder en met de Zeeuwse gemeenten. De extra kosten die hierdoor ontstaan, moeten worden ingecalculeerd, maar ze zijn wel een teken dat het beleid werkt: mensen laten de auto staan en kiezen voor duurzaam vervoer.

Materiaal en personeel

Zeeland beschikt al over een redelijk uitgebreid ov-netwerk, met bussen en de Flex. Toch zal er bij groei van het aantal reizigers extra materiaal en personeel nodig zijn. Denk aan meer bussen, onderhoud en voldoende chauffeurs. In de hele vervoerssector is een tekort aan chauffeurs, overal in Nederland. Door het aantrekkelijker te maken om in Zeeland te werken – bijvoorbeeld met vaste contracten, goede lonen en opleidingstrajecten – kan dit worden opgelost. Gratis ov kan juist helpen om het beroep populairder te maken, omdat de provincie laat zien te investeren in een sterke ov-toekomst.

Kortom: gratis ov in Zeeland is praktisch uitvoerbaar, mits het goed wordt gepland, gefinancierd en begeleid. De infrastructuur is er al, de middelen zijn aanwezig en de maatschappelijke voordelen zijn groot. Met de juiste inzet van mensen en middelen kan gratis ov in Zeeland werkelijkheid worden. Stap voor stap en met oog voor de toekomst.

Wat voor stappen zijn procedureel nodig voor gratis ov?

Het invoeren van gratis openbaar vervoer (ov) in Zeeland vraagt niet alleen geld, maar ook goede samenwerking tussen verschillende partijen. De provincie kan dit niet alleen doen. Om het plan eerlijk, veilig en praktisch uit te voeren, moeten er duidelijke afspraken komen met gemeenten, vervoerders, het Rijk en de buurlanden en -provincies.

Samenwerking met Zeeuwse gemeenten en vervoerders

De eerste stap is het overleggen met de Zeeuwse gemeenten. Zij kennen de lokale situatie het beste: waar de bussen rijden, waar de meeste reizigers wonen en waar het ov beter kan. Gemeenten kunnen bovendien helpen met informatie, lokale haltes en het afstemmen van buurtbussen en de Flex. Daarnaast moet de provincie afspraken maken met de vervoerder. Er moeten nieuwe contracten komen waarin duidelijk staat wie de kosten van de gratis ritten betaalt, hoe de dienstregeling wordt aangepast en wat er gebeurt als er meer reizigers bijkomen. Dit vraagt om duidelijke afspraken, zodat de uitvoering soepel verloopt en chauffeurs goed worden ondersteund.

Overleg met het Rijk

Het Rijk speelt een belangrijke rol, omdat het Rijk via het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geld beschikbaar stelt voor het openbaar vervoer in de provincies. Zeeland moet daarom zorgen dat het Rijk het gratis ov niet ziet als een reden om minder landelijke subsidie te geven. Dat zou betekenen dat Zeeland zichzelf straft voor goed beleid. Om dit te voorkomen, moet Zeeland actief in gesprek met Den Haag. Het is belangrijk duidelijk te maken dat gratis ov een aanvulling is op het bestaande systeem, niet een vervanging. De Rijkssubsidies moeten dus behouden blijven, zodat de provincie het gratis ov echt kan dragen zonder dat er elders bezuinigd hoeft te worden.

Afstemming met Vlaanderen en andere provincies

Zeeland grenst aan Vlaanderen en sommige buslijnen steken de grens over, bijvoorbeeld richting Brugge of Gent. Ook zijn er verbindingen met de provincies Noord-Brabant (zoals de bus Hulst–Roosendaal) en Zuid-Holland (de Interliner Zierikzee–Rotterdam en de bus naar Oude Tonge). Bij deze lijnen is het belangrijk om duidelijk af te spreken welk deel van de rit onder het Zeeuwse beleid valt. Waarschijnlijk is het niet praktisch of eerlijk om grensoverschrijdende lijnen helemaal gratis te maken. Zo zou iemand bijvoorbeeld gratis naar Brugge kunnen reizen, terwijl Vlamingen wel moeten betalen voor de terugreis. Dat levert verwarring op. Een betere oplossing is om het Zeeuwse deel van de rit gratis te maken, dus tot aan de grens of tot aan het laatste Zeeuwse dorp. Voor het verdere traject naar een andere provincie of land betaalt de reiziger dan gewoon een normaal tarief. Zo blijft het systeem overzichtelijk en betaalbaar.

Kortom: voor gratis ov in Zeeland zijn duidelijke afspraken en samenwerking nodig. De provincie moet het plan zorgvuldig afstemmen met gemeenten, vervoerders, het Rijk, Vlaanderen, Noord-Brabant en Zuid-Holland. Door dat goed te doen en door slim om te gaan met grensoverschrijdend vervoer kan gratis ov eerlijk, haalbaar en succesvol worden ingevoerd, zonder dat Zeeland geld of steun verliest.

Hoe ziet het vervolgproces na instemming eruit?

Na instemming met dit initiatiefvoorstel, zal het provinciebestuur nog een aantal zaken moeten regelen met de betreffende partners. Eerst komen we terug op het proces om tot de bespreking in de Statenzaal te komen, daarna komen we op de vervolgstappen daarna.

Het proces om tot gratis ov in Zeeland te komen is zorgvuldig opgebouwd. Eerst bespreken de commissieleden het conceptvoorstel op 27 februari 2026. Tijdens die vergadering kunnen de verschillende fracties hun mening geven: wat ze goed vinden en wat volgens hen beter kan. Daarna wordt het voorstel op basis van die reacties aangepast en verbeterd. De nieuwe versie komt vervolgens opnieuw op de agenda van de commissie, op 27 maart 2026 of 22 mei 2026. Als die bespreking positief verloopt, wordt het voorstel op 17 april 2026 of 10 juli 2026 voorgelegd aan de Provinciale Staten om er officieel over te stemmen.

Wat zijn de stappen daarna?

Als de Provinciale Staten instemmen met het voorstel, begint de uitvoeringsfase. Dat betekent dat de provincie samen met verschillende partijen aan de slag gaat om het plan klaar te maken voor de start op 1 januari 2027. De belangrijkste stappen daarna zijn:

Overleg met gemeenten en vervoerders: de provincie maakt afspraken met de Zeeuwse gemeenten en de vervoerder (EBS) over hoe het gratis ov precies wordt uitgevoerd. Denk aan de dienstregeling, de inzet van bussen en de Flex en afspraken over extra ritten als er meer reizigers komen.

Financiële afspraken vastleggen: de provincie kiest hoe het project wordt betaald (wij stellen de ZEH-dividenden voor) en legt dit vast in de najaarsnota 2026. Ook wordt gekeken hoe eventuele extra kosten door inflatie of meer reizigers kunnen worden opgevangen.

Overleg met het Rijk: Zeeland moet ervoor zorgen dat het Rijk zijn bestaande ov-subsidies blijft geven. Gratis ov mag niet betekenen dat Zeeland minder geld krijgt vanuit Den Haag.

Afstemming met Vlaanderen en provincies: er moeten duidelijke afspraken komen over grensoverschrijdende lijnen. Waarschijnlijk wordt alleen het Zeeuwse deel van zulke busritten gratis om oneerlijke situaties te voorkomen.

Communicatie en voorbereiding: in 2026 start een informatiecampagne voor inwoners, zodat iedereen weet wanneer en hoe gratis ov ingaat. Ook worden chauffeurs, vervoerders en gemeenten voorbereid op de veranderingen.

Kortom: na goedkeuring volgt een jaar van voorbereiding, overleg en uitvoering. Als alle stappen zorgvuldig worden gezet, kan op 1 januari 2027 het gratis ov in Zeeland officieel van start gaan.

Deel 3: Voorstel

De Statenfractie PvdA-GroenLinks stelt naar aanleiding van het bovenstaande voor om per 1 januari 2027 gratis ov in de provincie Zeeland in te voeren. De invoering hiervan zal positieve effecten brengen voor de Zeeuwse maatschappij, op gebied van de economie, de sociale samenhang, cultureel vlak, natuur en leefbaarheid. We stellen voor aan de Provinciale Staten om onderstaand besluit te nemen in de Statenvergadering.

Besluit

De Provinciale Staten bijeen, besluiten het provinciebestuur de opdracht te geven om voorbereidingen te treffen om per 1 januari 2027 gratis vervoer in de provincie Zeeland in te voeren. De benodigde financiële middelen haalt de provincie uit de ZEH-dividenden. Onder gratis openbaar vervoer vallen de bus, de Flex en de buurtbus. Het provinciebestuur zal zo snel mogelijk alle noodzakelijke stappen afstemmen met zijn partners, zoals de Zeeuwse gemeenten, de vervoerder, de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, Vlaanderen en het Rijk.

Bronnen

Baum (1973). Free public transport. *Journal of Transport Economics and Policy* 7: 3-19

Busch-Geertsema e.a. (2021). Making public transport irresistible? The introduction of a free public transport ticket for state employees and its effects on mode use, *Transport Policy* 106: 249-261

Cats e.a. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation* 44:1083–1104

Cools e.a. (2016). Free public transport: a socio-cognitive analysis. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 86: 96

van Goeverden e.a. (2006). Subsidies in public transport. *European Transport \ Trasporti Europei* 32: 5-25

Kebrowski (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation* 47:2807–2835

Piket (2024). Vervoersarmoede: eigen schuld of maatschappelijk probleem? De rol van gratis openbaar vervoer voor een rechtvaardiger vervoersnetwerk. Bachelor Thesis, faculteit der managementwetenschappen. theses.ubn.ru.nl/items/531805a6-d172-4dc5-938f-36377803d312

Weis e.a. (2010). Models of mode choice and mobility tool ownership beyond 2008 fuel prices. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2157: 8694

de Witte e.a. (2006). The impact of “free” public transport: The case of Brussels. *Transportation Research Part A* 40: 671–689