



17002655



Provincie

Zeeland

Gedeputeerde Staten

**De voorzitter van
Provinciale staten van Zeeland**
p/a Statengriffie

| | |
|--------------------|---------|
| AFD. SGR | AMBT. |
| AFD. TERMIJN | Pb-ster |
| DATUM 16 FEB. 2017 | |
| DOC.NR. | |
| ZAAK NR. | |
| CLASS. | |

onderwerp
evaluatie bus en haltetaxi en
onderzoek vervoersarmoede

kenmerk
17002141

behandeld door
mr. F. van Langevelde
(0118) 631770

verzonden
Middelburg,
14 februari 2017

16 FEB. 2017

Geachte voorzitter,

Recent zijn drie onderzoeksrapporten verschenen, die in onze opdracht zijn opgesteld.

Wij hebben adviesbureau Panteia gevraagd om de busconcessie en de haltetaxi te evalueren. Hiermee hebben wij uitvoering gegeven aan het voornemen uit het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' om de concessie periodiek te evalueren. Ook het coalitieakkoord 'Krachten bundelen' vraagt om de OV-concessie te evalueren en te kijken naar oplossingen voor knelpunten, met als doelstelling een doelmatig openbaar vervoer dat aansluit bij de vraag.

Daarnaast hebben wij ZB | Planbureau gevraagd om onderzoek te doen naar de ervaren vervoersarmoede in Zeeland onder MBO-scholieren en 60+ vrouwen. Dit onderzoek is uitgevoerd vanuit het Mobiliteitsplan (programma Wonen & Leven) en begin februari door ZB| Planbureau gepubliceerd.

Met deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de genoemde rapporten, die zijn bijgevoegd als bijlage.

Evaluatie bus en haltetaxiOnderzoeksopdracht

Wij hebben Panteia gevraagd om:

- de vraag te beantwoorden of met het huidige aanbod aan bus- en haltetaxivervoer de beleidsdoelen uit het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' worden gerealiseerd.
- concrete aanbevelingen te doen voor de in 2017 voor het busvervoer op te stellen dienstregeling 2018 en voor de inzet van de haltetaxi.
- relevante stakeholders te consulteren en af te stemmen met Connexxion.

Panteia heeft de vraaggerichtheid van de bus en haltetaxi kwantitatief beoordeeld op basis van het aantal instappers per lijn. Panteia heeft daarbij gebruik gemaakt van de beschikbare OV-chipkaartgegevens (bus) en de gegevens van de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland BV over maart 2016.

Bij de beoordeling van de vraaggerichtheid zijn het scholieren- en toeristennet niet meegenomen. Voor het scholierennet worden immers specifieke bereikbaarheidsdoelen nagestreefd, die jaarlijks door de Stichting Scholierenvervoer Zeeland worden getoetst. Het toeristennet is qua omvang beperkt en nog in ontwikkeling.

Het scholieren- en toeristennet zijn wel meegenomen in de kwalitatieve beoordeling, die Panteia heeft uitgevoerd door het interviewen van vertegenwoordigers van 18 direct belanghebbende instanties.

Beleidsdoelstellingen

Hoofddoelstelling van het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' is het optimaal aansluiten op de vraag naar openbaar vervoer van de reizigersgroepen scholieren/studenten, forenzen, vervoerarmen, verblijfstoeristen en mensen met een lichte zorgvraag en lichamelijke beperking. Deze hoofddoelstelling is uitgewerkt in de volgende subdoelstellingen:

- Vraaggericht: de vraag is de basis voor het aanbod, zowel in relatie tot de benodigde kwantiteiten als in relatie met de gewenste kwaliteiten.
- Verbindend: trein, bus en fietsvoetveer bieden snelle en directe verbindingen op relevante verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en de aangrenzende regio's.

- Maatschappelijk: Voor mensen zonder eigen vervoer biedt het openbaar vervoer een volwaardige basismogelijkheid om maatschappelijk te participeren.

Uitkomsten evaluatie busconcessie

Panteia concludeert dat de doelstellingen uit het provinciaal beleid zijn gerealiseerd. Op hoofdlijnen is een goede balans gevonden tussen het reguliere netwerk en het oproepafhankelijke netwerk haltetaxi. Er zijn verbeteringen aan te brengen; er zijn lijnen die wellicht beter als regulier OV aangeboden kunnen worden. Er zijn ook mogelijkheden voor optimalisatie van het reguliere openbaar vervoer en verdere integratie tussen het reguliere openbaar vervoer en Haltetaxi.

Aanbevelingen zijn om:

- het potentieel van het reguliere openbaar vervoer in Zeeland beter te benutten met inzet op het gebied van communicatie, marketing en promotie.
- te kijken naar het optimaliseren van een aantal lijnen en de robuustheid van de dienstregeling.
- met de toeristische sector invulling te geven aan het toeristennet (ook buiten het hoogseizoen). Samenwerking tussen partijen kan leiden tot een betaalbaar product, een betere communicatie en afstemming van vervoer bij evenementen.
- te kijken naar optimalisering van enkele buurtbuslijnen met weinig instappers.
- voor een beperkt aantal buslijnen na te gaan of deze in de avonduren en/of weekenden in aanmerking komen voor omzetting naar de haltetaxi.
- in West Zeeuws-Vlaanderen te onderzoeken of haltetaxireizigers niet efficiënter met een reguliere (buurt)buslijn vervoerd kunnen worden.
- met name in de avonduren en op zondag de inzet van kleiner materieel te onderzoeken.

Uitkomsten evaluatie haltetaxi

Panteia concludeert dat de mobiliteitsgarantie, die het provinciaal beleid biedt voor de onderzijde van de vervoermarkt, ook daadwerkelijk bestaat in de vorm van haltetaxi.

Aanbevolen wordt om:

- duidelijker te communiceren over het concept haltetaxi (waar en wanneer, wat zijn de spelregels).
- de haltetaxihalten beter af te stemmen op die van de bus, zodat een reiziger die op de heenreis met het reguliere OV reist, dat op de terugreis met haltetaxi ook kan doen.
- de planningtool voor de haltetaxi tijdig af te stemmen op de dienstregeling van de bus.

Consultatie belanghebbende instanties

Panteia heeft gesproken met vertegenwoordigers van de Zeeuwse gemeenten, Rover, Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland BV, de toeristische sector, de Stichting Scholierenvervoer Zeeland en ouderen- en gehandicaptenorganisaties.

Belangrijke bevindingen zijn:

- De wijzigingen in het openbaar vervoer hebben draagvlak, omdat ook de stakeholders het niet wenselijk vinden dat er met lege bussen wordt gereden.
- De grens van conversie van regulier OV naar haltetaxi is bereikt; er moet niet nóg meer geld overgeheveld gaan worden van bus naar haltetaxi.
- Aandacht wordt gevraagd voor de overstaptijd tussen haltetaxi en bus en de onderlinge communicatie bij vertragingen.
- Aandacht wordt gevraagd voor meer integrale communicatie over busvervoer en haltetaxi. In de communicatie richting de reiziger is sprake van twee gescheiden systemen.
- Stakeholders hadden meer van de haltetaxi verwacht, qua fijnmazigheid, geldigheid OV-chipkaart en communicatie.
- Bepaalde ambities ten aanzien van het toeristennet zijn nog niet zijn verwezenlijkt.

Advies OPOV

Het Overleg Platform Openbaar Vervoer (OPOV) heeft in haar vergadering van 13 december 2016 het evaluatierapport van Panteia besproken. In haar advies constateert het OPOV verheugd dat de meeste doelen ten aanzien van het openbaar vervoer uit het beleidsplan 'Nieuwe Lijnen' lijken te zijn gerealiseerd. De meeste conclusies en aanbevelingen vindt het OPOV valide.

OPOV vraagt wel aandacht voor een zorgvuldige interpretatie van de door Panteia gehanteerde cijfers en adviseert om:

- met Connexion - in het kader van haar ontwikkelingsfunctie - te bespreken waar de cijfers en de daarop gebaseerde conclusies en aanbevelingen nuancering behoeven.
- de vereiste zorgvuldigheid in acht te nemen bij de aanbeveling om bepaalde lijnen om te zetten naar haltetaxi. Het gebruik van de haltetaxi blijkt immers een hogere drempel te kennen dan het gebruik van de (buurt)bus. Bovendien blijkt uit de evaluatie ook dat er nog de nodige verbeteringen aan de haltetaxi

nodig zijn. In het evaluatierapport wordt tenslotte opgemerkt dat de grens voor het omzetten van buslijnen naar haltetaxi lijkt te zijn bereikt.

- bij volgende evaluaties de periode die wordt onderzocht te verbreden en daarbij rekening te houden met het toeristenseizoen.
- te onderzoeken of op bepaalde drukke haltetaxilijnen weer (buurt)bussen kunnen worden ingezet en of op bepaalde lijnen in de avond of weekenden kleinere bussen kunnen worden ingezet en wat daarvan de gevolgen zijn.
- te onderzoeken of het systeem van de haltetaxi kan worden verbeterd. Daarbij wordt gedacht aan de mogelijkheid om de haltetaxi onder te brengen bij Connexxion en de mogelijke combinatie van haltetaxivervoer en doelgroepenvervoer. OPOV adviseert om de voor- en nadelen van beide mogelijkheden in beeld te brengen bij het verder nadenken over de haltetaxi.

Het OPOV constateert dat de evaluatie volstaat als input voor nadere bespreking tussen Provincie en Connexxion inzake het vervoerplan en de dienstregeling 2018 en ziet deze voorstellen te zijner tijd graag voor advisering tegemoet.

Reactie Connexxion

Volgens Connexxion geeft het rapport in hoofdlijnen antwoord op de vraag of de hoofddoelstelling van het beleidsplan 'Nieuwe Lijnen' wordt ingevuld; het openbaar vervoer moet meer vraaggericht in plaats van aanbodgericht zijn. In het rapport wordt geconcludeerd dat deze doelstelling is gerealiseerd. Connexxion herkent zich in deze conclusie.

Panteia geeft als overweging mee om, in de avonduren en op zondag, kleiner materiaal in te zetten omdat die kleinere capaciteit voldoende is om aan de vraag te voldoen. Connexxion geeft aan dat dit in theorie wellicht een optie lijkt, maar in de praktijk is het de vraag of dit ook daadwerkelijk efficiënter en/of voordeliger is. Immers, alleen in de avonduren en/of op zondagen lijnen/ritten met kleine bus uitvoeren, betekent dat de grote bussen dan stilstaan en er kleine voertuigen extra aangeschaft/ingehuurd moeten worden. Er is derhalve een uitgebreidere analyse nodig om de haalbaarheid hiervan te toetsen.

Connexxion gaat de aanbevelingen op lijnniveau nader onderzoeken als onderdeel van de brede analyse ten behoeve van het vervoerplan en dienstregeling 2018.

Onderzoek naar vervoersarmoede

Onderzoeksopdracht

Door schaalvergroting en het centreren van voorzieningen in steden en grotere dorpen zijn mensen soms minder goed in staat om voorzieningen in de woonomgeving te bereiken. Uit een eerder uitgevoerde verkenning blijkt dat er een kleine groep mensen bestaat die aan huis gebonden is. Daarnaast lijkt er een groep

te zijn voor wie de beschikbare vervoersvormen niet optimaal functioneren, wat beperkingen oplevert voor de maatschappelijke participatie.

Wij hebben ZB|Planbureau gevraagd om een onderzoek te doen naar deze vervoersarmoede. In overleg met de onderzoekers is gekozen om daarbij te focussen op twee doelgroepen waar de grootste knelpunten te verwachten zijn, nl. de 60+ vrouwen (bleek al een doelgroep uit eerder onderzoek) en MBO-scholieren, omdat we signalen kregen over onder andere het moeilijk kunnen bereiken van stageplaatsen.

ZB | Planbureau maakt in haar onderzoek onderscheid tussen vervoersarmoede in absolute en relatieve zin. Vervoersarmoede in absolute zin betreft mensen, die geen vervoermiddel hebben en daardoor vaak aan huis gebonden zijn. Vervoersarmoede in relatieve gaat over mensen, die regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken, omdat zij structurele vervoersproblemen ervaren. De onderzoeksresultaten schetsen dus een beeld van de behoefte die mensen uit beide doelgroepen zelf ervaren om bepaalde voorzieningen te bezoeken of sociale contacten te onderhouden en de mate waarin men deze met de (beschikbare) vervoermiddelen (als bijvoorbeeld auto, fiets, e-bike, taxi of bus) kan realiseren. Het onderzoek is daarmee geen tevredenheidsonderzoek onder de gebruikers van het OV en/of het doelgroepenvervoer in Zeeland.

Conclusies vervoersarmoede MBO-scholieren

ZB| Planbureau concludeert dat bijna de helft van de ondervraagde MBO-studenten regelmatig voorzieningen niet kan bereiken, omdat men een structureel vervoersprobleem ervaart. Het zijn studenten tussen de 18 en 20 jaar, met een minder goede gezondheid en die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen. Ze wonen vooral in de niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen. MBO-studenten in de meest stedelijke gebieden van Zeeland ervaren het minst vaak een structureel vervoersprobleem. De belangrijkste reden voor de vervoersarmoede onder studenten is dat bussen, treinen en andere openbaar vervoer niet of beperkt rijden naar voorzieningen. Het beperkt aantal OV-haltes in de woonbuurt wordt ook vaak genoemd als oorzaak van de vervoersproblemen die men structureel ervaart. Opvallend is dat

studenten weinig kennis hebben van het reguliere openbaar vervoer en nieuwe vervoerinitiatieven (zoals autodeelsystemen).

Studenten ervaren vooral problemen bij het bereiken van school, hun stageplek en uitgaansgelegenheden. Studenten die school regelmatig niet kunnen bereiken zijn studenten uit Zeeuws-Vlaanderen, die wonen in niet-stedelijk gebied en doorgaans met het OV reizen. Studenten ervaren met name problemen als zij de schoollocaties Boulevard Bankert (Vlissingen) en Zwembadweg (Goes) willen bereiken.

Studenten die reizen met het openbaar vervoer ervaren vaak een structureel vervoersprobleem. Het zijn vooral busreizigers die regelmatig kampen met vervoersproblemen.

Bij deze conclusies merken wij op dat de ervaren vervoersarmoede deels samenhangt met de aan leeftijd gerelateerde hoge mobiliteitsbehoefte op het gebied van vrijetijdsbesteding als sport, uitgaan en sociale contacten op plaatsen en tijden, waar(op) geen openbaar vervoer of haltetaxi (meer) rijdt.

Conclusies vervoersarmoede 60+ vrouwen

ZB | Planbureau concludeert dat ongeveer 7.500 vrouwen van 60 jaar en ouder regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken vanwege ervaren structurele vervoersproblemen (13% van de vrouwen in deze leeftijdsgroep). Dit zijn er aanzienlijk meer dan het aantal personen zonder eigen vervoermiddel dat in eerder onderzoek is geschat voor de totale Zeeuwse populatie op 1.500. Blijkbaar ondervinden ook mensen met een eigen vervoermiddel regelmatig problemen bij het bereiken van voorzieningen. Het betreft vrouwen op leeftijd, die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen en gezondheidsproblemen hebben. Met name vrouwen die vanwege hun gezondheid afhankelijk zijn van anderen ervaren structurele vervoersproblemen. Vrouwen die in niet-stedelijke gebieden van Zeeuws-Vlaanderen wonen ervaren vaker structurele vervoersproblemen dan vrouwen in de rest van de provincie. In de Oosterschelderegio en Walcheren ervaren vrouwen in niet-stedelijke wijken even vaak structurele vervoersproblemen als vrouwen in de stedelijke wijken. De belangrijkste reden die door de vrouwen wordt gegeven voor het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen is dat zij geen of beperkt eigen vervoer hebben. Ook worden te hoge reiskosten en beperkte hulp van anderen vaak genoemd als oorzaken. We zien verder dat het aandeel vrouwen dat geen OV-halte in de buurt heeft relatief groot is. Ook hebben twee op de vijf vrouwen die een structureel vervoersprobleem ervaren weinig kennis van de mogelijkheden die er zijn met vervoer op afspraak. Een structureel vervoersprobleem gaat veelal ten koste van winkelbezoek, uitstapjes en verenigingsactiviteiten. De vrouwen die een structureel vervoersprobleem ervaren wensen winkels en het ziekenhuis vaker te kunnen bereiken. Het aantal autogebruikers en gebruikers van Wmo-vervoer is relatief groot onder de vrouwen met structurele vervoersproblemen. Van de autogebruikers is ongeveer de helft niet in staat om zelf te rijden en rijdt daarom mee als passagier. De andere helft geeft aan regelmatig voorzieningen niet te kunnen bereiken vanwege te lange reistijden. Onder gebruikers van Wmo-vervoer zijn te hoge reiskosten de voornaamste reden van het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen.

Vervolgstappen

Op hoofdlijnen onderschrijven wij de conclusies van Panteia over bus en haltetaxi en de daarop ontvangen reacties van het OPOV en Connexxion. Wij gaan nu aan de slag met de aanbevelingen.

De aanbevelingen voor het busvervoer en de daarover door het OPOV gegeven adviezen betrekken wij in het overleg met Connexxion over het door Connexxion op te stellen vervoerplan en de dienstregeling 2018. Voor de haltetaxi gaan we de communicatie over de spelregels een extra slag geven. Daarbij bespreken we met Connexxion hoe we de communicatie over de afstemming tussen van bus en haltetaxi kunnen verbeteren. We gaan ook kijken naar de ervaringen van de gebruikers van de haltetaxi.

De resultaten van het onderzoek naar vervoersarmoede geven inzicht in de vraag naar vervoer en waar het aanbod in Zeeland verbetering behoeft. De uitkomsten zijn voor ons dan ook mede aanleiding om de komende periode meer bekendheid te geven aan de mogelijkheden van het OV en Haltetaxi. Daaropvolgend gaan we in het kader van het werken aan de maatschappelijke opgave leefbaarheid samen met gemeenten en burgers al bestaande alternatieve vervoersmogelijkheden inventariseren en bekend maken, evenals stimuleren dat nieuwe initiatieven worden gestart. Immers niet alle behoefte aan mobiliteit is in een gebied als Zeeland met de inzet van (meer) OV of Haltetaxi op te lossen.

De door MBO-scholieren aangegeven moeilijke bereikbaarheid van de schoollocaties Boulevard Bankert (Vlissingen) en Zwembadweg (Goes) nemen we mee in het overleg met Connexxion over het vervoerplan 2018. Tot slot gaan we de uitkomsten van dit onderzoek bespreken met 'Jouw Zeeland', de jongeren-denktank.

Voor de wat langere termijn bieden de evaluatie van Panteia en de onderzoeken naar vervoersarmoede concrete handvatten voor het doorontwikkelen van het bestaande bus- en haltetaxivervoer binnen de lopende concessieperiode (t/m 2024). Daarbij betrekken we ook de uitkomsten van een eigen inventarisatie naar bestaande vervoersconcepten, die vanuit de samenleving zijn ontstaan en ontwikkeld alsmede een door Connexxion opgesteld ontwikkelplan, waarover we binnenkort worden geïnformeerd. Genoemde

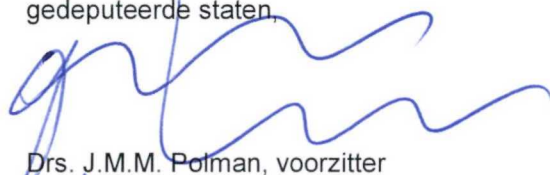
informatie is voor ons input om bij de uitvoering van de concessie en de haltetaxi rekening te houden met de vervoerkundige, maatschappelijke en technische ontwikkelingen. In dit kader nemen wij ook de aanbeveling van het OPOV mee om de combinatie van haltetaxi en doelgroepenvervoer verder te onderzoeken, aanvullend op de nu al bestaande gezamenlijke aansturing van beide vormen van vervoer via de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland.

Voor de periode na 2024 schetst het landelijke Toekomstbeeld OV 'Overstappen naar 2040: flexibel en slim' acht vertrekpunten voor verbetering van het openbaar vervoer tot het jaar 2040. Dit toekomstbeeld is op initiatief van staatssecretaris Dijkema in overleg met regionale partijen opgesteld. Eén van de vertrekpunten is dat de huidige openbaarvervoersdiensten op plaatsen waar de vraag beperkt is plaats moeten maken voor nieuwe, meer gebruiksvriendelijke en betaalbare mobiliteitsvoorzieningen, waarbij ook eigen initiatief vanuit de samenleving een rol speelt.

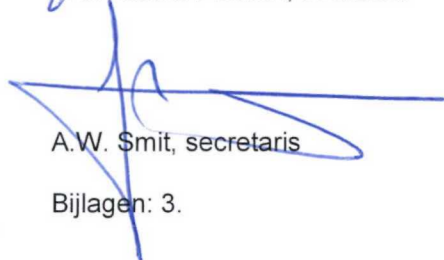
Met deze vervolgstappen geven wij verder vorm en inhoud aan het openbaarvervoerbeleid op korte, middellange en lange termijn.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,



Drs. J.M.M. Polman, voorzitter



A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: 3.



Evaluatie busconcessie en haltetaxi

Provincie Zeeland

Reinoud Dirksen en Jasper Tanis

Dit rapport is uitgebracht aan de provincie Zeeland

Kenmerk C11647

Zoetermeer / Rhenen, december 2016

Het gebruik van cijfers en/of tekst uit dit rapport is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld

Bestuurlijke samenvatting

Aanleiding

Panteia/OVnetwerk is gevraagd om de busconcessie en de haltetaxi voor de provincie Zeeland te evalueren. Hiermee wordt uitvoering gegeven aan het voornemen uit het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' om de concessie periodiek te evalueren. Ook het coalitieakkoord 'Krachten bundelen' vraagt om de OV-concessie te evalueren en te kijken naar oplossingen voor knelpunten, met als doelstelling een doelmatig openbaar vervoer dat aansluit bij de vraag.

Onderzoeksopdracht

Aan Panteia/OVnetwerk is gevraagd om:

- de vraag te beantwoorden of met het huidige aanbod aan bus- en haltetaxivervoer de beleidsdoelen uit het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' worden gerealiseerd;
- concrete aanbevelingen te doen voor de in 2017 voor het busvervoer op te stellen dienstregeling 2018 en de inzet van de haltetaxi;
- relevante stakeholders te consulteren en af te stemmen met Connexxion.

Panteia/OVnetwerk heeft de vraaggerichtheid van de bus en haltetaxi beoordeeld op basis van het aantal instappers per lijn per bus, op basis van de beschikbare OV-chipkaartgegevens (bus) en managementinformatie (haltetaxi) over maart 2016.

Bij de beoordeling van de vraaggerichtheid zijn het scholieren- en toeristennet niet meegenomen. Voor het scholierennet worden specifieke bereikbaarheidsdoelen nagestreefd, die jaarlijks door de Stichting Scholierenvervoer Zeeland worden getoetst. Het toeristennet is qua omvang beperkt en nog in ontwikkeling. Het aanbod voor scholieren en toeristen is wel (kwalitatief) meegenomen in de interviews met 18 stakeholders.

Conclusies en aanbevelingen aanbod bus en haltetaxi

Hoofddoelstelling van het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' is het optimaal aansluiten op de vraag naar openbaar vervoer van de reizigersgroepen: scholieren/studenten, forenzen, vervoerarmen, verblijfstoeristen en mensen met een lichte zorgvraag en lichamelijke beperking. Deze hoofddoelstelling is uitgewerkt in de volgende subdoelstellingen:

- *Vraaggericht*: de vraag is de basis voor het aanbod, zowel in relatie tot de benodigde kwantiteiten als in relatie tot de gewenste kwaliteiten;
- *Verbindend*: trein, bus en fietsvoetveer bieden snelle en directe verbindingen op relevante verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en de aangrenzende regio's;
- *Maatschappelijk*: Voor mensen zonder eigen vervoer biedt het openbaar vervoer een volwaardige basismogelijkheid om maatschappelijk te participeren.

Panteia/OVnetwerk concludeert dat deze doelstellingen uit het provinciaal beleid zijn gerealiseerd. Op hoofdlijnen is een goede balans gevonden tussen het reguliere netwerk en het oproepafhankelijke netwerk haltetaxi.



Er zijn verbeteringen aan te brengen; er zijn lijnen die wellicht beter als regulier OV aangeboden kunnen worden. Er zijn ook mogelijkheden voor optimalisatie van het reguliere openbaar vervoer en verdere integratie tussen het reguliere openbaar vervoer en Haltetaxi.

Aanbevelingen zijn om:

- het potentieel van het reguliere openbaar vervoer in Zeeland beter te benutten met inzet op het gebied van communicatie, marketing en promotie;
- te kijken naar het optimaliseren van een aantal lijnen en de robuustheid van de dienstregeling;
- met de toeristische sector het toeristennet verder uit te breiden (ook buiten het hoogseizoen), waarbij ook meer aandacht wordt gegeven aan evenementen;
- De samenwerking tussen alle betrokken partijen verder te intensiveren. Een goede samenwerking tussen partijen zal leiden tot een betaalbaar product, een betere communicatie en afstemming van vervoer bij evenementen;
- te kijken naar optimalisering van enkele buurtbuslijnen met weinig instappers;
- voor een beperkt aantal buslijnen na te gaan of deze in de avonduren en/of weekenden in aanmerking komen voor omzetting naar de haltetaxi;
- in West Zeeuws-Vlaanderen te onderzoeken of haltetaxireizigers niet efficiënter met een reguliere (buurt)buslijn vervoerd kunnen worden;
- met name in de avonduren en op zondag de inzet van kleiner materieel te onderzoeken.

De Provincie wenst voor de onderzijde van de vervoermarkt een mobiliteitsgarantie. In de vorm van haltetaxi bestaat die ook daadwerkelijk.

Ten aanzien van de haltetaxi wordt aanbevolen om:

- duidelijker te communiceren over het concept haltetaxi (waar en wanneer, wat zijn de spelregels);
- de haltetaxihalten beter af te stemmen op die van de bus, zodat een reiziger die op de heenreis met het reguliere OV reist, dat op de terugreis met haltetaxi ook kan doen en daarbij van dezelfde halten gebruik kan maken;
- de planningtool voor de haltetaxi tijdig af te stemmen op de dienstregeling van de bus.

Uitkomsten consultatie stakeholders

Panteia/OVnetwerk heeft gesproken met vertegenwoordigers van de Zeeuwse gemeenten, Rover, GVC, de toeristische sector, de Stichting Scholierenvervoer Zeeland en ouderen- en gehandicaptenorganisaties.

Belangrijke bevindingen zijn:

- de wijzigingen in het openbaar vervoer hebben draagvlak, omdat ook de stakeholders het niet wenselijk vinden dat er met lege bussen wordt gereden;



- de grens van conversie van regulier OV naar haltetaxi is bereikt; er moet niet nóg meer geld overgeheveld gaan worden van bus naar haltetaxi;
- aandacht wordt gevraagd voor de overstaptijd tussen haltetaxi en bus en de onderlinge communicatie bij vertragingen;
- aandacht wordt gevraagd voor meer integrale communicatie over busvervoer en haltetaxi. In de communicatie richting de reiziger is sprake van twee gescheiden systemen;
- stakeholders hadden meer van de haltetaxi verwacht, qua fijnmazigheid, geldigheid OV-chipkaart en communicatie;
- bepaalde ambities ten aanzien van het toeristennet moeten nog verwezenlijkt worden.



Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| 1. Inleiding | 9 |
| 1.1. Aanleiding van deze studie | 9 |
| 1.2. Ondersteuningsvraag | 10 |
| 1.3. Verdieping onderzoeksvragen | 10 |
| 1.4. Beoogde resultaat van het onderzoek | 11 |
| 2. De werkwijze | 12 |
| 3. Inventarisatie en analyse huidige netwerk | 13 |
| 3.1. Inventarisatie regulier openbaar busvervoer | 13 |
| 3.1.1. Aantal reizigers openbaar vervoer | 16 |
| 3.1.2. Analyse voorgeschreven kernnet | 19 |
| 3.1.3. Analyse aanvullend kernnet | 25 |
| 3.1.4. Analyse spitslijnen | 31 |
| 3.1.5. Samenvattende tabel busnetwerk | 32 |
| 3.1.6. Analyse buurtbuslijnen | 34 |
| 3.2. Inventarisatie Haltetaxi | 36 |
| 3.2.1. Aantal reizigers haltetaxi | 37 |
| 3.2.2. Analyse haltetaxi Zeeuws-Vlaanderen | 39 |
| 3.2.3. Analyse haltetaxi Oosterschelderegio | 42 |
| 3.2.4. Analyse haltetaxi Walcheren | 44 |
| 4. Ervaringen stakeholders | 45 |
| 4.1. Bevindingen bus | 45 |
| 4.2. Bevindingen inzake haltetaxi | 45 |
| 4.3. Bevindingen inzake het toeristennet | 47 |
| 4.4. Bevindingen inzake buurtbussen | 47 |
| 4.5. Bevindingen inzake de onderlinge samenwerking | 48 |
| 5. Belangrijkste conclusies in relatie tot het provinciaal beleid | 49 |
| 5.1. Realisatie van beleid | 49 |
| 5.2. Effectiviteit in beleid | 49 |
| 5.3. Doelmatigheid van beleid | 49 |
| 5.4. Input voor dienstregeling 2018 | 50 |
| 6. Aanbevelingen | 51 |
| 6.1. Aanbevelingen reguliere netwerk | 51 |
| 6.2. Aanbevelingen haltetaxi | 52 |
| 6.3. Aanbevelingen Haltetaxi versus regulier openbaar vervoer | 52 |
| 6.4. Overige aanbevelingen | 53 |
| 7. Bijlagen | 55 |
| Bijlage 1: Activiteit en doel stap in de onderzoeksaanpak | 55 |
| Bijlage 2: Lijst met geïnterviewde organisaties | 56 |



1. Inleiding

1.1. Aanleiding van deze studie

Door de vaststelling van het beleidsplan openbaar vervoer 'Nieuwe lijnen' op 21 juni 2013 hebben Provinciale Staten van de Provincie Zeeland de Gedeputeerde Staten van Zeeland nieuwe kaders meegegeven voor het openbaar busvervoer in Zeeland. De basisgedachte van het geformuleerde beleid is dat het OV-aanbod aansluit op de vraag: alleen op die plekken en momenten OV aanbieden waar en wanneer voldoende mensen er gebruik van willen maken.

Deze omslag van denken is ingezet met de start- en kadernota Openbaar Vervoer 2015-2025, die op 25 januari 2013 door Provinciale Staten is vastgesteld. De kern van de OV-visie is het realiseren van een vanuit maatschappelijk en financieel oogpunt gewenst netwerk. De visie gaat uit van een modulair opgebouwd OV-netwerk met:

- een kernnet (trein, fietsvoetveer Vlissingen Breskens en aantal veel gebruikte buslijnen);
 - Het kernnet bestaat uit een aantal (12) in de concessie voorgeschreven verbindingen (door Connexxion vervolgens vertaald in lijnen) en een aantal aanvullende kernnetlijnen die Connexxion in haar offerte heeft aangeboden (voorgeschreven kernnet en aanvullend kernnet);
- aanvullend daarop op drukke momenten cq periodes maatwerkoplossingen:
 - spitsnet;
 - scholierennet;
 - buurtbus;
 - toeristennet.

Het voorgeschreven kernnet en het aanvullend net vormen gezamenlijk het vaste (reguliere) busnetwerk in de provincie. Ook concessiegrensoverschrijdende verbindingen maken hier deel van uit.

Daarnaast gaat de visie uit van het bieden van een mobiliteitsgarantie op die plekken en die momenten waarop het vaste busnet niet langer geboden kan worden vanwege de beperkte vraag naar OV. Dit wordt geboden in de vorm van een flexibel en op afroep beschikbaar netwerk. Dit systeem is uiteindelijk vertaald in 'haltetaxi'.

Samenvattend zijn de gestelde doelen:

Hoofddoelstelling is het optimaal aansluiten op de vraag naar openbaar vervoer van de reizigersgroepen scholieren/studenten, forenzen, vervoerarmen, verblijfstoeristen en mensen met een lichte zorgvraag en lichamelijke beperking. Deze hoofddoelstelling is uitgewerkt in de volgende subdoelstellingen:

- *Vraaggericht*: de vraag is de basis voor het aanbod, zowel in relatie tot de benodigde kwantiteiten als in relatie met de gewenste kwaliteiten;
- *Verbindend*: trein, bus en fietsvoetveer bieden snelle en directe verbindingen op relevante verbindingen binnen Zeeland en tussen Zeeland en de aangrenzende regio's;



- *Maatschappelijk*: Voor mensen zonder eigen vervoer biedt het openbaar vervoer een volwaardige basismogelijkheid om maatschappelijk te participeren.

Het provinciaal beleid vormde de basis voor de aanbesteding van het openbaar vervoer in Zeeland: het is vertaald in het *'Programma van Eisen, concessie openbaar vervoer over de weg provincie Zeeland, 2015 – 2024'*, en vastgesteld door GS op 19 november 2013. De concessie is na een Europese aanbesteding gegund aan Connexxion.

Met de aanbesteding heeft de Provincie beoogd een concessiehouder te vinden die de geformuleerde doelen (vraaggericht, verbindend en maatschappelijk) zoveel als mogelijk realiseert, alsmede een proactieve partner is die in staat is flexibel te reageren op wijzigingen in de vervoermarkt en in het provinciaal beleid die zich gedurende de concessieduur kunnen voordoen.

De directe aanleiding voor een evaluatie van de busconcessie en de Haltetaxi is het coalitieakkoord *'Krachten bundelen, perspectief voor Zeeland, 2015-2019'*, waarin staat vermeld:

- Evalueren OV-concessie en oplossingen voor knelpunten bezien, met als doelstelling een doelmatig openbaar vervoer dat aansluit bij de vraag.

In het beleidsplan OV is de volgende bepaling opgenomen:

- *'Om het risico op slijtage van de in de concessie vastgelegde uitgangspunten te beperken wordt driejaarlijks geëvalueerd'*.

1.2. Ondersteuningsvraag

De provincie Zeeland heeft ondersteuning gevraagd bij de evaluatie in 2016 van de nieuwe busconcessie en de Haltetaxi. Belangrijkste onderzoeksvragen zijn daarbij:

1. Worden met het huidige aanbod aan bus- en haltetaxivervoer de beleidsdoelen uit het beleidsplan 'Nieuwe lijnen' gerealiseerd?
2. Wat zijn concrete aanbevelingen voor de in 2017 voor het busvervoer op te stellen dienstregeling 2018 en – in relatie daarmee – de inzet van de Haltetaxi?

1.3. Verdieping onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen zijn ingedeeld onder vier hoofdvragen (A, B, C en D) met bijbehorende deelvragen:

- A. Is het ingezette beleid gerealiseerd? (doeltreffendheid)
- Wat waren de beleidsdoelen?
 - Welke criteria gelden er om te toetsen of het beleid is gerealiseerd?
 - Welke van de gestelde beleidsdoelen zijn reeds gerealiseerd?
 - Wat is de stand van zaken met betrekking tot de overige gestelde beleidsdoelen?
- B: In hoeverre heeft het beleid de beoogde effecten opgeleverd? (effectiviteit)
- Wat waren de beoogde effecten met het nieuwe beleid
 - Welke effecten waren waarneembaar in de organisatie en de uitvoering van het



openbaar vervoer in de periode tot 2016:

- Voor de reiziger of vertegenwoordigende organisaties van reizigers, nader onder te verdelen in scholieren, toeristen, forenzen, vervoerarmen;
- Voor de vervoerder;
- Voor de gemeenten.

C. Doelmatigheid van het beleid (efficiency)

- Centrale vraag hierbij is: Wat geeft het beste resultaat tegen welke kosten?
- Hierbij is het noodzaak om de opdracht af te bakenen en de opdrachtgever helder te presenteren wat er wel en niet behoort tot de evaluatie.

D. Input voor de op te stellen dienstregeling 2018 (beleid)

- Dit is een uitkomst van de voorgaande stappen, waarbij expliciet rekening wordt gehouden met de beleidsuitgangspunten (beleidsplan OV, Mobiliteitsplan, Programma van Eisen en zerobased heroverweging begroting).

Echter: bij het doen van aanbevelingen gelden er drie belangrijke uitgangspunten:

- Getoetst wordt in hoeverre de aanbevelingen ook draagvlak hebben bij de vervoerder;
- Bij het formuleren van aanbevelingen wordt nog geen rekening gehouden met eventuele bepalingen uit het Programma van Eisen. Het is aan de Provincie om in het stadium van nadere uitwerking van een aanbeveling te kijken of de aanbevelingen haalbaar zijn op basis van de concessievoorschriften.
- In de analyses en aanbevelingen wordt niet gekeken naar de niet aangeboden verbindingen. In concreto: er wordt op onderdelen mogelijk wel geadviseerd of een andere route of exploitatie-opzet gewenst is, maar er wordt niet gekeken naar het instellen van nieuwe OV-verbindingen.

1.4. Beoogde resultaat van het onderzoek

- Een eindrapportage van de evaluatie met een zo gedetailleerd mogelijke beantwoording van de onderzoeksvragen.
 - Hoe doeltreffend en effectief is de concessie en waarom?
 - Hoe doelmatig of efficiënt is de concessie en waarom?
- Advies over verbetermogelijkheden voor dienstregeling 2018 (waarin stakeholders zijn gekend, dus ook draagvlak is getoetst).



2. De werkwijze

De evaluatie van het huidige netwerk is onderverdeeld in een aantal stappen. Het doel en de bijbehorende activiteit voor elke stap is uitgebreid beschreven in bijlage 1. Samengevat is de werkwijze als volgt:

- | | |
|-------------|--|
| Activiteit: | <ul style="list-style-type: none">• Inventarisatie van alle beschikbare vormen van openbaar vervoer voor de provincie Zeeland; |
| Activiteit: | <ul style="list-style-type: none">• Interpretatie en analyse van het reguliere netwerk (voorgeschreven verbindingen, aanvullende verbindingen volgens offerte Connexxion, netwerk, spitsnet en buurtbus);• Interpretatie en analyse van Haltetaxi;• Interviews met stakeholders en vertegenwoordigers van gebruikersgroepen; |
| Activiteit: | <ul style="list-style-type: none">• Crossanalyse: regulier openbaar vervoer versus Haltetaxi; |
| Activiteit: | <ul style="list-style-type: none">• Formuleren van aanbevelingen. |

De verdere opbouw van deze rapportage volgt deze stappen. Opgemerkt moet worden dat Connexxion als concessiehouder in het proces zoveel als mogelijk is meegenomen bij de uitkomsten van bovengenoemde activiteit. Van belang bij de analyse, de interpretatie en de aanbevelingen is dat er ook vanuit de concessiehouder draagvlak is en dat de bevindingen worden onderschreven.



3. Inventarisatie en analyse huidige netwerk

De inventarisatie van het huidige netwerk betreft een analyse op lijnniveau waarin als indicator is genomen het aantal instappers/reizigers per bus.

Deze indicator kan worden gebruikt om een nadere analyse uit te voeren op de vraaggerichtheid van het netwerk. In het algemeen geldt dat wanneer voor een bepaalde buslijn het aantal instappers per bus aan de hoge kant is, dit indiceert dat het aanbod aansluit bij de vraag. Als het aantal instappers per bus voor een bepaalde buslijn aan de lage kant is, kan dit een indicatie zijn dat met een andere invulling het serviceniveau beter aansluit bij de huidige vraag. Hierbij is te denken aan het aanpassen van de dienstregeling, het inzetten van ander materieel, het omzetten van vaste bussen naar buurtbussen of haltetaxilijnen en andersom. In de analyse wordt rekening gehouden met de afstand die de reizigers afleggen per busrit (aantal reizigerskilometers en gemiddelde reisafstand per rit).

Voor de inventarisatie en analyse zijn de dagsoorten, volgens tabel 1 gehanteerd.

Tabel 1: Te onderscheiden dagsoorten

| Dagsoort | Type dag | Vanaf | Tot |
|--------------|----------|-------|-------|
| Ochtendspits | Weekdag | 06.00 | 09.00 |
| Dalperiode | Weekdag | 09.00 | 16.00 |
| Avondspits | Weekdag | 16.00 | 19.00 |
| Avond | Weekdag | 19.00 | 23.00 |
| Zaterdag | Zaterdag | 07.00 | 22.00 |
| Zondag | Zondag | 08.00 | 21.00 |

3.1. Inventarisatie regulier openbaar busvervoer

De inventarisatie van het reguliere openbaar busvervoer betreft een analyse op lijnniveau voor de volgende onderdelen van het reguliere openbaar busvervoer:

- Voorgeschreven verbindingen in het kernnet
- Aanvullende verbindingen in het kernnet
- Spitslijnen
- Buurtbuslijnen

Er moet een dienstregeling zijn voor deze lijnen voor alle dagen van de week en gedurende de hele dag (van 06.00 tot 23.00 op werkdagen, op zaterdag van 07.00 uur tot 22.00 uur en op zondag van 08.00 uur tot 21.00 uur). Tot de aanvullende lijnen worden alle lijnen in het kernnet gerekend die niet tot de voorgeschreven verbindingen behoren. Deze aanvullende lijnen behoren op werkdagen ten minste 10 aaneengesloten uren op werkdagen een dienstregeling te hebben.

Scholierenlijnen en het toeristennet worden niet meegenomen in de inventarisatie en in de kwantitatieve analyse van het openbaar vervoer. Belangrijkste reden



hiervoor is dat voor het scholierenet specifieke bereikbaarheidsdoelen worden nagestreefd die jaarlijks door de 'Stichting Scholierenvervoer Zeeland' worden getoetst. Het toeristennet rijdt alleen in de vakantieperiode. Wel zijn beide type lijnen meegenomen in de interviews die zijn gehouden met stakeholders betrokken bij het openbaar vervoer en de haltetaxi in Zeeland.

In tabel 2 tot en met tabel 5 is een overzicht gegeven van de verschillende type buslijnen in de concessie Zeeland.

Tabel 2: Buslijnen in concessie Zeeland 2015-2024 – Voorgescreven Kernnet

| Type lijn | Lijn | Van | Naar |
|-----------------------------|------|----------------------|---------------------------|
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 1 | Oostburg Ziekenhuis | Terneuzen, Busstation WST |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 20 | Hulst, Busstation | Goes, Station |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 50 | Middelburg, Station | Gent, Zuid(Centrum) |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 56 | Middelburg, Station | Vlissingen NS, Veerhaven |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 58 | Middelburg, Station | Vlissingen NS, Veerhaven |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 107 | Stavenisse | Bergen op Zoom, Station |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 108 | StAnnaland, Dorpsweg | Bergen op Zoom, Station |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 132 | Goes, Station | Zierikzee, Haringvlietstr |
| Kernnetlijn - Voorgescreven | 133 | Middelburg, Station | Oude-Tonge, Busstation |

Tabel 3: Buslijnen in concessie Zeeland 2015-2024 – Aanvullende Kernnet

| Type lijn | Lijn | Van | Naar |
|--------------------------|------|---------------------------|-----------------------------|
| Kernnetlijn - Aanvullend | 6 | Terneuzen, Busstation WST | Zelzate Klein Rusland |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 10 | Terneuzen, Busstation WST | Hulst Busstation |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 19 | Hulst Busstation | Breda Station |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 23 | 's-Heerenhoek, Kerk | Goes, Station |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 27 | Yerseke, Moerplein | Goes, Station |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 31 | Kamperland, Tunnel N57 | Goes, Station |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 42 | Brugge, Station NMBS | Breskens, Veerhaven |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 52 | Domburg Singel | Middelburg, Station |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 53 | Middelburg, Station | Domburg, Schuitvlotstraat |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 57 | Middelburg, Station | Vlissingen, Scheldeplein(C) |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 65 | Middelburg, Station | Middelburg, Tromboneweg |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 102 | Bergen op Zoom, Station | Oude-Tonge, Busstation |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 134 | Zierikzee, Busstation | Zierikzee, Busstation |
| Kernnetlijn - Aanvullend | 185 | Goes, Station | Goes, Ziekenhuis |
| Interliner - Aanvullend | 395 | Zierikzee, Busstation | Rotterdam, Zuidplein |

Tabel 4: Buslijnen in concessie Zeeland 2015-2024 – Spitsnet

| Type lijn | Lijn | Van | Naar |
|-----------|------|---------------------------|----------------------|
| Spitsbus | 9 | Terneuzen, Busstation WST | Terneuzen Dow |
| Spitsbus | 209 | Bergen op Zoom, Station | StAnnaland, Dorpsweg |
| Spitsbus | 225 | Goes, Station | Goes, Station |



Tabel 5: Buslijnen in concessie Zeeland 2015-2024 – Buurtbusnetwerk

| Type lijn | Lijn | Van | Naar |
|-----------|------|-----------------------------------|----------------------------|
| Buurtbus | 507 | Axel Politiebureau | StJansteen |
| Buurtbus | 511 | Terneuzen, Busstation WST | Sas van Gent, Suikerplein |
| Buurtbus | 513 | Sas van Gent, Suikerplein | Axel, Nassaustraaf |
| Buurtbus | 515 | Biervliet, Busstation | Breskens, Veerhaven |
| Buurtbus | 581 | Oost-Souburg, Oranjeplein | Middelburg, Station |
| Buurtbus | 582 | Oud-Sabbinge, Ring | Goes, Station |
| Buurtbus | 583 | Westkapelle, Zorgcentrum De Kreek | Veere, Nieuw-Sandenburgh |
| Buurtbus | 584 | Middelburg, Station | Veere, Kaai |
| Buurtbus | 589 | Ossensisse, Lageweg | Clinge, De Sterre |
| Buurtbus | 590 | Zierikzee, Busstation | Zierikzee, Busstation |
| Buurtbus | 591 | Sirjansland, Dorp | Zierikzee, Busstation |
| Buurtbus | 593 | Kats, Dorpsstraat | Kortgene, Kaaidijk |
| Buurtbus | 594 | Bath, Schansweg | Kruiningen Station |
| Buurtbus | 595 | Goes, Station | Hoedekenskerke |
| Buurtbus | 596 | 's-Heerenhoek, Tolplein | Ellewoutsdijk, Fort |
| Buurtbus | 597 | 's-Heerenhoek, Tolplein | Hoedekenskerke |
| Buurtbus | 598 | 's-Heerenhoek, Tolplein | Heinkenszand, Gemeentehuis |
| Buurtbus | 599 | Wemeldinge, Dorpsplein | Wemeldinge, Dorpsplein |

Voor deze analyse worden MIPOV gegevens van de maand maart 2016 gebruikt. Het beeld wat met behulp van deze gegevens geschetst wordt is een momentopname. Bij het generaliseren van de uitkomsten, is er dus rekening te houden met mogelijke afwijkingen van maart ten opzichte van het jaargemiddelde. In overleg met de opdrachtgever is de maand maart 2016 als representatief voor het gehele jaar beschouwd. Hierbij is ook rekening gehouden met het gegeven dat de analyse van toepassing moet zijn op de dienstregeling welke in werking is op het moment van het onderzoek¹, en gegevens van vóór januari 2016 niet meer van toepassing zijn op de actuele dienstregeling.

In MIPOV worden alleen OV-chipkaarttransacties meegenomen; de losse kaartverkoop is dus niet inbegrepen. Voor dit onderzoek is geen sluitende registratie van de losse kaartverkoop beschikbaar. In werkelijkheid zijn er dus meer instappers dan de analyse op basis van de OV-chipkaart laat zien. Connexxion geeft aan over geheel 2016 gezien de losse kaartverkoop bijna 20% van het de totale kaartverkoop groot is. Ook geeft Connexxion aan dat het reisgedrag van reizigers met een los kaartje niet of nauwelijks afwijkt van dat van de reizigers met een OV-chipkaart. Zeeuwse buslijnen waar losse kaartverkoop significant hoger is dan gemiddeld zijn de lijnen: 19, 20, 42, en 50 (Bron: Connexxion).

¹ Dit is de dienstregeling van december 2015 – december 2016. Op het moment dat het onderzoek is uitgevoerd zijn beschikbare gegevens hierdoor beperkt van start 2016 tot aan de zomerperiode in 2016.



Tabel 6: Aantal dagen in maart 2016 per dagtype (voor de niet-vakantieperiode)

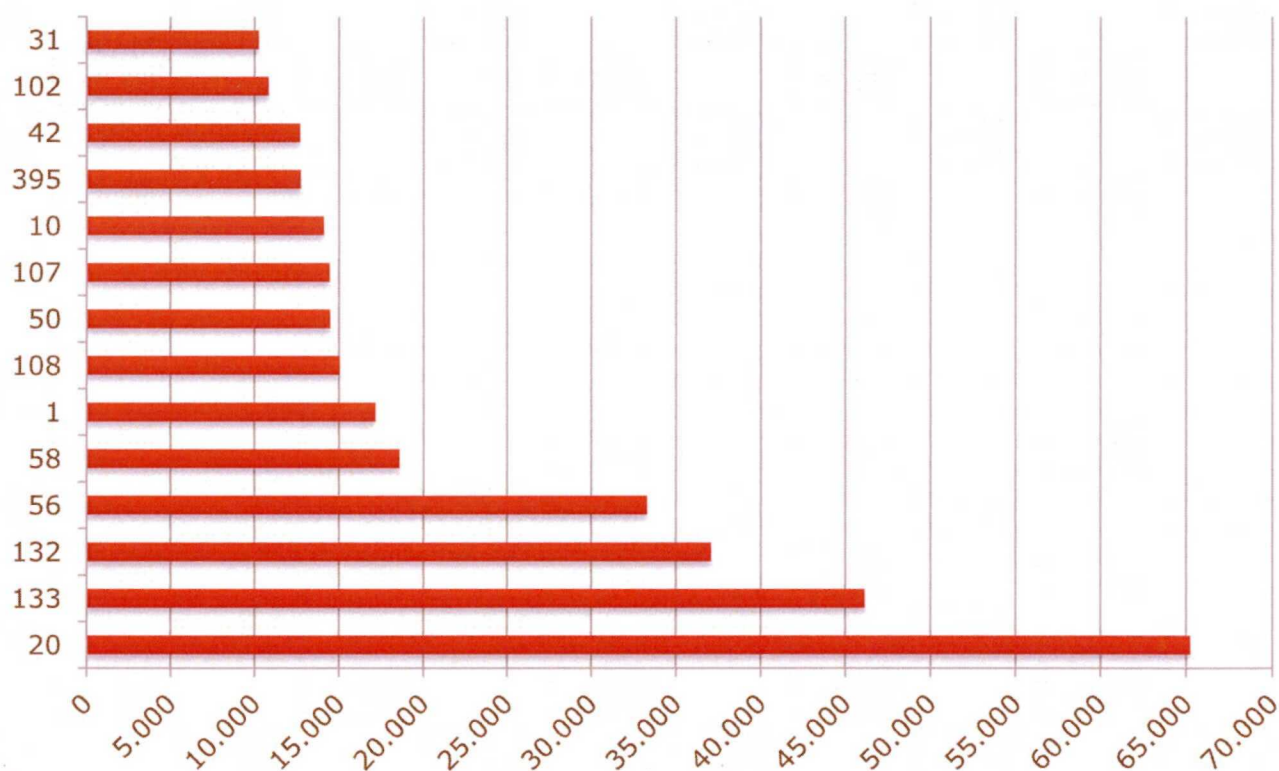
| Aantal dagen in maart 2016 | |
|----------------------------|----|
| Werkdagen | 22 |
| Zaterdagen | 3 |
| Zondagen | 4 |

Nb: van de 4 zaterdagen in maart 2016 viel er op basis van de MIPOV-gegevens één zaterdag in een vakantieperiode.

3.1.1. Aantal reizigers openbaar vervoer

In grafiek 1 zijn de drukste lijnen van Zeeland weergegeven, waarbij lijnen met meer dan 10.000 instappers zijn weergegeven. Deze zijn herleid uit het aantal instappers per uurblok in MIPOV (K7: Aantal instappers). Het gaat hierbij om instappers van beide lijnrichtingen gezamenlijk. Er springen 4 lijnen heel duidelijk uit: lijn 20, lijn 132, lijn 133 en lijn 56. Lijn 20 is hiervan verreweg de drukste lijn met meer dan 65.000 instappers. Met uitzondering van lijn 56 gaat het hierbij om de lange verbindende lijnen van het netwerk.

Grafiek 1: Totaal aantal instappers per buslijn in maart 2016



De negen buslijnen met het meeste aantal instappers zijn allen buslijnen die voorzien in een voorgeschreven verbinding (zie tabel 2). De overige 5 buslijnen met 10.000 instappers of meer (in figuur 1) zijn aanvullende kernnetlijnen. Op basis van



het aantal instappers valt op dat alle voorgeschreven verbindingen hoog scoren. Geconcludeerd kan worden dat het aantal voorgeschreven verbindingen, goed is gekozen. Aanvullende verbindingen die ook veel instappers hebben zijn de lijnen: 10, 42 en 31.

De lijnen van het kernnet met het *minst* aantal instappers zijn lijn 19 en lijn 185 (respectievelijk 3367 en 2012 instappers in de periode). Het betreft beiden aanvullende kernnetlijnen. Bij lijn 19 moet worden opgemerkt dat er op deze lijn veel losse kaartverkoop plaatsvindt, waardoor het daadwerkelijk aantal instappers toch wel wat hoger ligt. De voorgeschreven verbinding die het laagst scoort qua instappers is lijn 107 met iets meer dan 14.000 instappers.

Tabel 7 geeft inzicht in het aantal dienstregelingkilometers en het aantal reizigerskilometers per kernnetlijn.

Tabel 7: Dienstregelingkilometers en Reizigerskilometers per kernnetlijn (voorgeschreven en aanvullend)

| Lijn | v/a | Aantal drgl km's | Aantal rzgrskm's | Rkm/Dkm |
|------|----------------|------------------|------------------|------------------|
| 20 | voorgeschreven | 105.660 | 1.196.492 | 11,32 |
| 133 | voorgeschreven | 97.464 | 667.400 | 6,85 |
| 395 | aanvullend | 54.486 | 660.884 | 12,13 |
| 132 | voorgeschreven | 45.589 | 559.928 | 12,28 |
| 1 | voorgeschreven | 41.956 | 255.626 | 6,09 |
| 50 | voorgeschreven | 38.032 | 324.380 | 8,53 |
| 19 | aanvullend | 32.596 | 176.148 | 5,40 |
| 108 | voorgeschreven | 25.769 | 230.279 | 8,94 |
| 102 | aanvullend | 25.135 | 209.805 | 8,35 |
| 10 | aanvullend | 24.379 | 203.083 | 8,33 |
| 31 | aanvullend | 23.916 | 165.425 | 6,92 |
| 107 | voorgeschreven | 22.490 | 216.631 | 9,63 |
| 42 | aanvullend | 20.945 | 123.791 | 5,91 |
| 53 | aanvullend | 19.318 | 119.813 | 6,20 |
| 134 | aanvullend | 19.301 | 104.218 | 5,40 |
| 56 | voorgeschreven | 18.636 | 125.557 | 6,74 |
| 6 | aanvullend | 18.410 | 72.501 | 3,94 |
| 58 | voorgeschreven | 15.789 | 95.685 | 6,06 |
| 23 | aanvullend | 14.158 | 92.685 | 6,55 |
| 52 | aanvullend | 11.727 | 66.321 | 5,66 |
| 27 | aanvullend | 11.098 | 73.192 | 6,60 |
| 57 | aanvullend | 4.616 | 24.491 | 5,31 |
| 185 | aanvullend | 3.244 | 5.762 | 1,78 |
| 65 | aanvullend | 3.189 | 42.083 | 13,20 |
| | Totaal | 697.903 | 5.812.180 | gem. 8,33 |

In de voorgaande tabel is een clustering van lijnen terug te vinden. Lijn 20 heeft de meeste reizigerskilometers, gevolgd door de lijnen 133 en 395. Lijn 20 heeft bijna het dubbel aantal reizigerskilometers ten opzichte van de volgende 3 lijnen. Deze lijnen behoren tot de slagaders van het regionale busnetwerk. Lijn 395 is een aanvullende kernnetlijn en scoort uit deze categorie de meeste instappers.



Als wordt gekeken naar het aandeel per lijn in de totale productie dan valt op dat van de 24 buslijnen de zwaarste 6 lijnen verantwoordelijk zijn voor meer dan de helft (55%) van de dienstregelingkilometers in Zeeland en voor 63% van de reizigerskilometers.

Lijn 20, 65, 132 en 395 hebben per dienstregelingkilometer de meeste reizigerskilometers. Op deze laatste factor scoort lijn 185 overigens verreweg het laagst. De voorgeschreven verbinding met de laagste verhouding (Rkm/Dkm) is lijn 58.

Het gemiddelde van de Rkm/Dkm factor is voor de voorgeschreven verbindingen 8,49 en voor de aanvullende verbindingen is dat 6,78.

Tabel 8: Gemiddelde reisafstand per buslijn (werkdag; voorgeschreven en aanvullend).

| Lijnnummer | v/a | Reisafstand in km |
|------------|----------------|-------------------|
| 19 | aanvullend | 52,3 |
| 395 | aanvullend | 51,9 |
| 50 | voorgeschreven | 22,4 |
| 20 | voorgeschreven | 19,4 |
| 102 | aanvullend | 18,3 |
| 133 | voorgeschreven | 16,2 |
| 31 | aanvullend | 15,3 |
| 108 | voorgeschreven | 15,1 |
| 1 | voorgeschreven | 15,1 |
| 107 | voorgeschreven | 15,0 |
| 132 | voorgeschreven | 14,9 |
| 53 | aanvullend | 14,5 |
| 134 | aanvullend | 14,4 |
| 10 | aanvullend | 13,8 |
| 27 | aanvullend | 13,4 |
| 52 | aanvullend | 12,5 |
| 6 | aanvullend | 11,7 |
| 23 | aanvullend | 11,2 |
| 42 | aanvullend | 9,8 |
| 58 | voorgeschreven | 5,2 |
| 57 | aanvullend | 5,0 |
| 65 | aanvullend | 4,8 |
| 56 | voorgeschreven | 3,8 |
| 185 | aanvullend | 2,9 |

Opvallend in tabel 8 is de –naar landelijke maatstaven- hoge reisafstand op de lijnen 19 en 395. De gemiddelde reisafstand per reizigersrit bedroeg in maart 2016 ongeveer 16 kilometer. Ook dat is hoog. Overigens: gemeten over een heel jaar komt Zeeland uit op een gemiddelde reisafstand van 18,1 kilometer. Voor streekbussen is dit landelijk ongeveer 12 kilometer (ervaringscijfer). Voor lijn 19 en 395 is de hoge reisafstand verklaarbaar omdat het lange lijnen zijn met een belangrijk eindpunt ver buiten de provincie (knooppunt). De relatief korte



reisafstand op lijn 185 is ook verklaarbaar: het betreft hier een korte buslijn van Goes Station naar Goes Ziekenhuis.

In de volgende paragrafen wordt per lijntype nader onderzocht hoeveel instappers er per rit van een bepaalde lijn gebruik maken. Die analyse kan leiden tot de conclusie dat een lijn in een bepaalde periode omgezet zou kunnen worden naar haltetaxi of buurtbus. Uitgegaan wordt dat een lijn met gemiddeld minder dan 3 instappers in beginsel hiervoor in aanmerking zou komen al is deze grens wat ruim te nemen (het betreft immers gemiddelde waarden). Ook kan de analyse tot de conclusie leiden dat een buurtbus omgezet zou kunnen worden naar een bus in het kernnet, als blijkt dat het aantal reizigers per rit voldoende is om met een grotere bus te gaan rijden.

Bij deze evaluatie wordt alleen gekeken naar de huidige situatie in het busnetwerk. Bij het nader analyseren van de mogelijkheid om een vaste rit om te zetten naar een rit met haltetaxi of buurtbus moeten vier belangrijke nuanceringen worden gedaan. Deze nuanceringen hebben betrekking op mogelijke effecten die niet onderzocht worden binnen het kader van dit onderzoek. Nader onderzoek naar deze effecten zijn nodig om de precieze gevolgen vast te kunnen stellen.

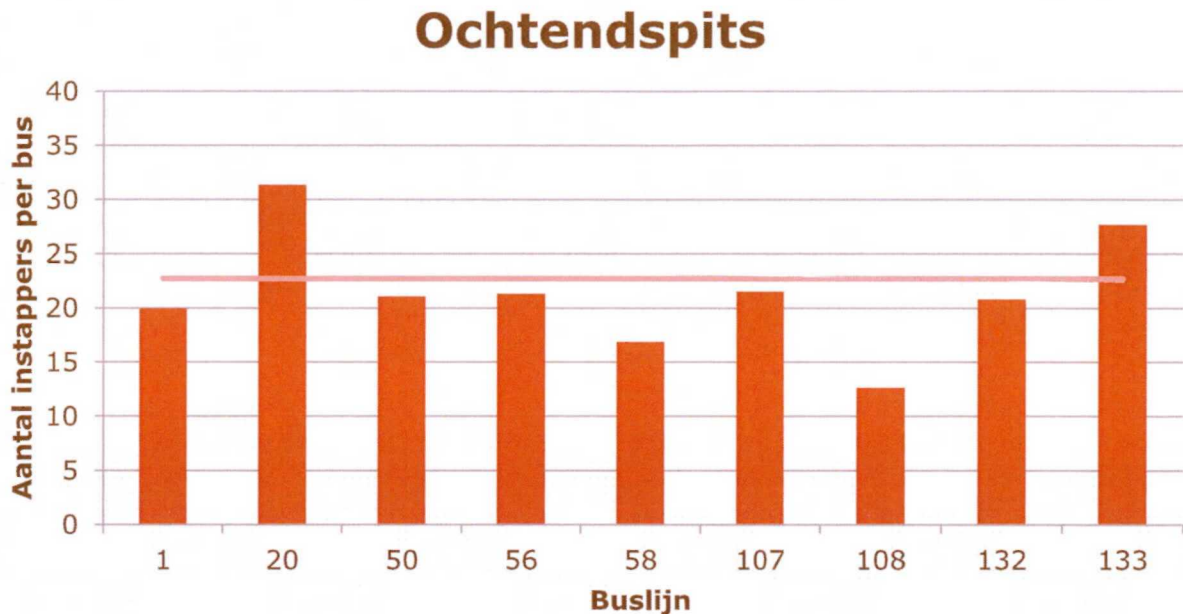
- Het omzetten van een enkele reguliere rit naar haltetaxi biedt doorgaans nauwelijks exploitatieve meerwaarde. Als op een bepaald traject de heenrit de inzet van groot materieel rechtvaardigt maar er op de terugrit minder dan 8 reizigers instappen, betekent dat niet automatisch dat voor de terugrit kleiner materieel, haltetaxi of een buurtbus ingezet kan worden. Immers: de grote bus moet vaak ook weer terug naar het beginpunt en zou er zonder passagiers achteraan rijden. Het is evident dat dat niet gunstig is voor de exploitatie.
- Het aantal instappers per rit is gebaseerd op een gemiddelde. Hoe dichter dit gemiddelde in de buurt van de 8 komt hoe groter de kans dat er meerdere ritten zijn die meer dan 8 instappers hebben. Ook in dat geval valt de optie van kleiner materieel, haltetaxi of buurtbus af omdat die maximaal 8 passagiers kunnen vervoeren.
- Het omzetten van een reguliere busrit naar een haltetaxirit kan vraaguitval genereren. Immers: de drempel voor het gebruik van haltetaxi ligt hoger waardoor een aantal reizigers zal afhaken.
- Er zijn voor dit onderzoek geen gegevens beschikbaar op welke halte en in welke reisrichting reizigers op de bus zijn gestapt. Om deze reden is er bij de analyse geen onderscheid gemaakt naar de rijrichting en naar de het aantal reizigers in de bus op de verschillende delen van de route.

3.1.2. Analyse voorgeschreven kernnet

In grafiek 2 is het aantal instappers in de ochtendspits per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Gemiddeld zijn er 23 instappers voor deze buslijnen. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 2: Aantal instappers per rit op voorgeschreven kernnet (ochtendspits)



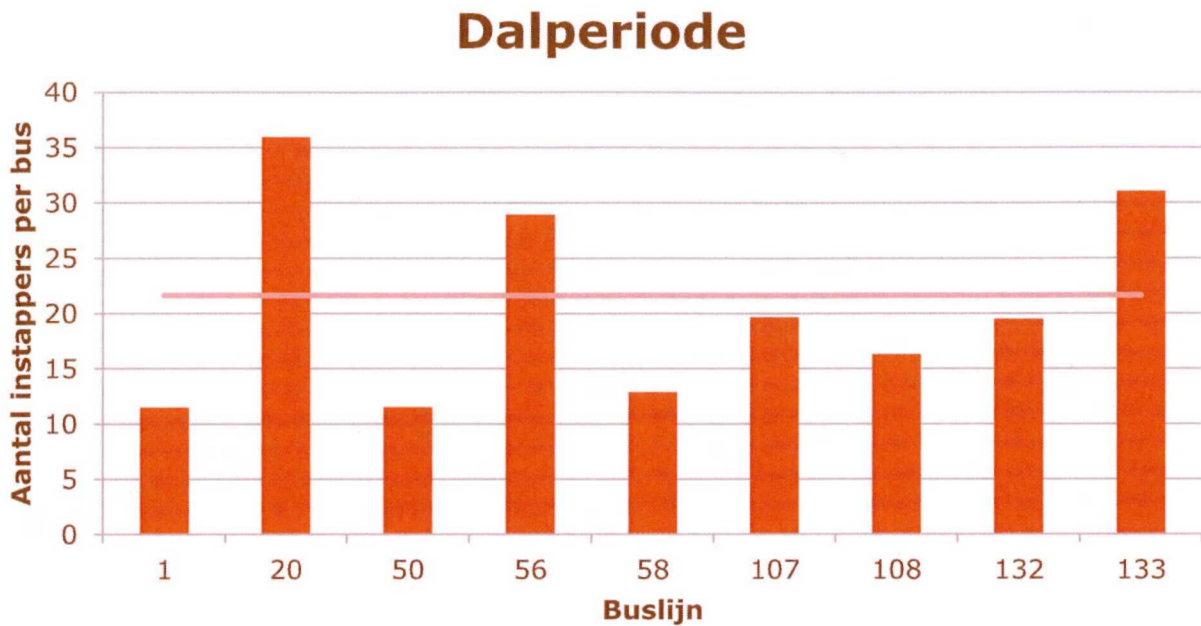
Buslijn 20 en 133 hebben meer reizigers per bus dan het gemiddelde in de ochtendspits. Buslijn 108 heeft voor deze buslijnen het minste aantal reizigers in de ochtendspits, en is tevens de enige buslijn waar er minder dan 15 reizigers per bus instappen gedurende de ochtendspits.

Alle buslijnen van de voorgeschreven verbindingen hebben gedurende de ochtendspits over de gehele route meer dan 15 reizigers per bus met uitzondering van buslijn 108. Gezien het aantal reizigers sluit het aanbod aan bij de vraag, zowel op de inzet van grote bussen als de frequentie waarmee het voorgeschreven kernnet wordt geëxploiteerd. Buslijn 108 rijdt in de ochtendspits drie keer in beide rijrichtingen tussen 08.00 uur en 09.00 uur. Aan de vraag naar vervoer op buslijn 108 kan ook voldaan worden met een lagere frequentie. Hierbij is niet gekeken naar de functie van buslijn 108 in het netwerk.

In grafiek 3 is het aantal instappers in de dalperiode per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Gemiddeld zijn er 22 instappers voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met een horizontale lijn in de grafiek.



Grafiek 3: Aantal instappers per rit op voorgeschreven kernnet (dalperiode)



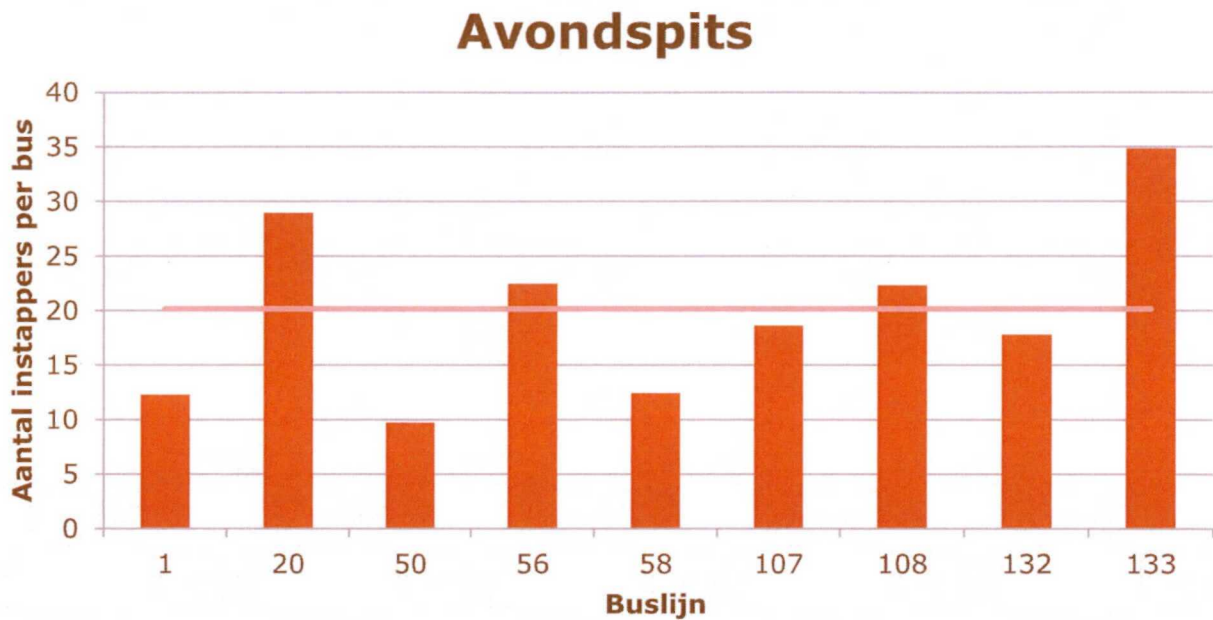
Het gemiddeld aantal instappers per bus is op de voorgeschreven verbindingen in de dalperiode nauwelijks lager dan in ochtendspits (23 in de ochtendspits versus 22 in de dalperiode). De buslijnen 20, 56 en 133 hebben in de dalperiode meer instappers dan het gemiddelde voor deze buslijnen in de dalperiode. Buslijn 56 heeft in de dalperiode ruim 8 reizigers meer per bus dan in de ochtendspits. Daarnaast hebben buslijnen 1 en 50 7 tot 8 minder reizigers per bus in de dalperiode vergeleken met de ochtendspits. Op basis van het aantal instappers wordt geconstateerd dat buslijn 20 in de dalperiode een hoge bezetting heeft. In de daluren (09.00-13.00 uur) rijdt deze buslijn tweemaal in beide richtingen. Na 13.00 uur wordt deze buslijn met een vergelijkbare frequentie als in de ochtend- en avondspits gereden.

In de dalperiode hebben buslijn 1, 50 en 58 het laagste aantal instappers per rit. Desalniettemin is het aantal instappers per rit op alle lijnen hoger dan 8, hetgeen de inzet van groot materieel rechtvaardigt. Ook in de dalperiode zijn vraag en aanbod goed afgestemd.

In grafiek 4 is het aantal instappers in de avondspits per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Gemiddeld zijn er 20 instappers voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 4: Aantal instappers per rit op voorgeschreven kernnet (avondspits)

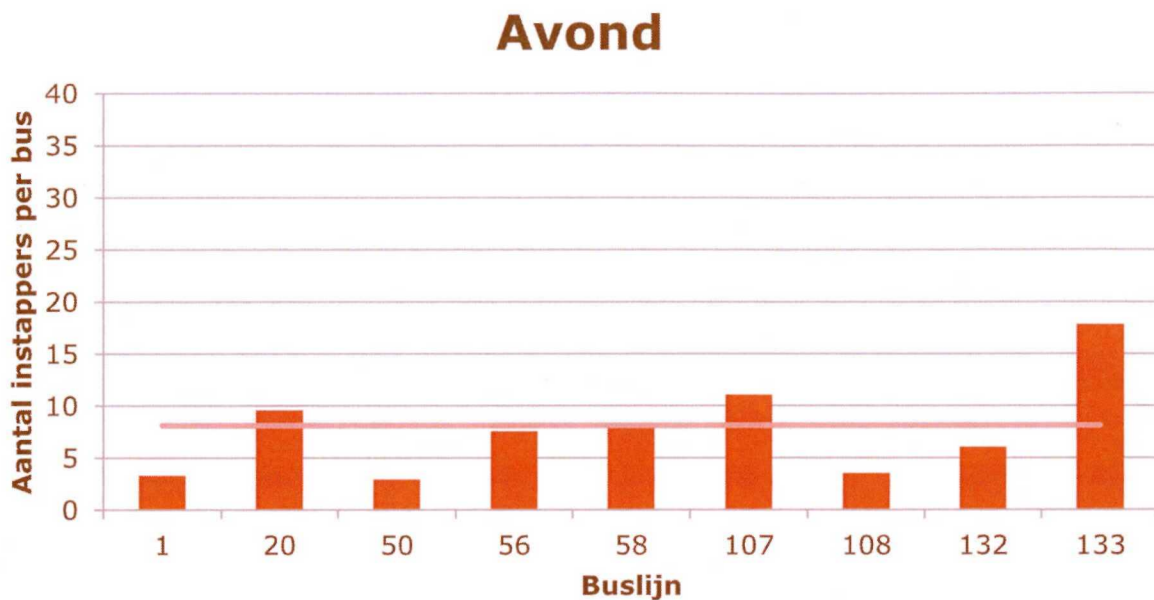


In de avondspits is het aantal instappers op de voorgeschreven verbindingen per bus lager dan in ochtendspits. De ervaring leert dat een groot aantal scholieren al in de loop van de middag de reis naar huis maakt. Daarnaast sluit Zeeland aan op een landelijke trend: de avondspits begint steeds vroeger en duurt wat langer dan de ochtendspits. Gelijk aan de dalperiode zijn ook in avondspits de buslijnen 1, 50 en 58 de buslijnen met het laagste aantal instappers per rit van alle buslijnen die voldoen aan de voorgeschreven verbindingen. Buslijn 50 heeft met een gemiddelde van bijna 10 reizigers per bus in de avondspits het laagste aantal reizigers van alle voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Op basis van deze gegevens kan geconstateerd worden dat deze buslijn voldoende vraaggericht is, ook mede gezien de hoge gemiddelde reisafstand op deze buslijn ten opzichte van andere buslijnen (zie tabel 8).

In grafiek 5 is het aantal instappers in de avond per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Gemiddeld zijn er 8 instappers voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 5: Aantal instappers per rit op voorgeschreven kernnet (avond)



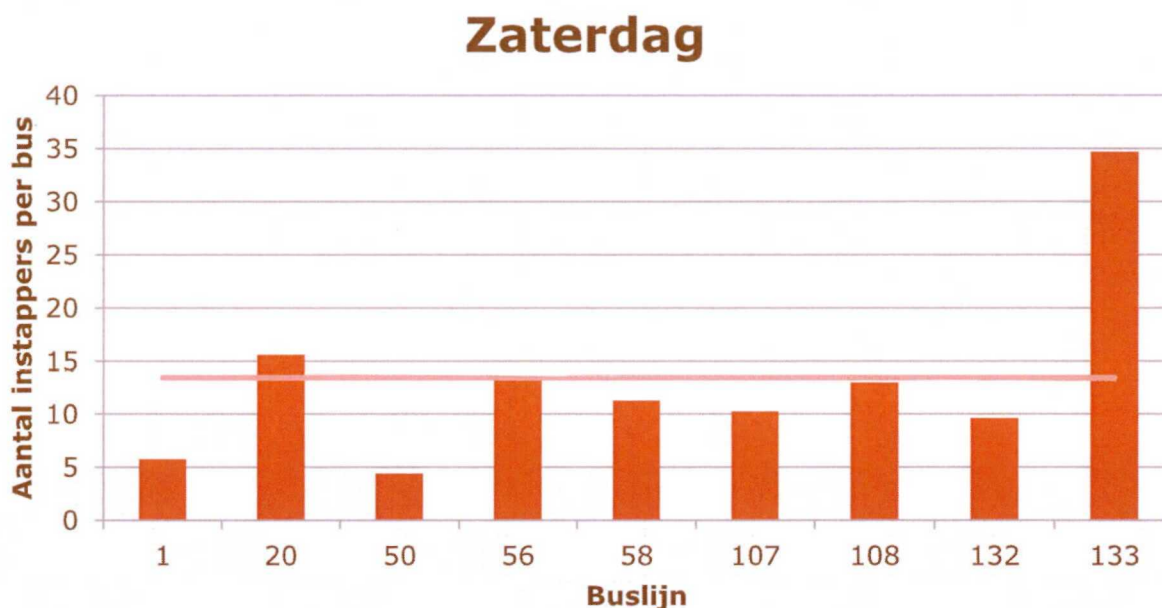
In de avondperiode daalt het gemiddelde aantal instapper per bus van 20 naar minder dan 10. Lijn 133 is ook in de avondperiode de lijn met het hoogste aantal instappers per bus.

Kijkend naar het aantal instappers op lijn 1, 50 en 108 (maximaal 3 instappers per rit gemiddeld) wordt geconcludeerd dat deze lijnen in de avond op basis van het aantal instappers per bus kunnen worden omgezet naar een haltetaxilijn. Dat betekent echter wel dat deze lijnen dan niet langer als kernnetlijn worden aangemerkt, omdat een kernnetlijn op basis van de concessievoorschriften de gehele dag rijdt.

In grafiek 6 is het aantal instappers op de zaterdag per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Gemiddeld zijn er 13 instappers voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 6: Aantal instappers per rit op voorgeschreven kernnet (zaterdag)

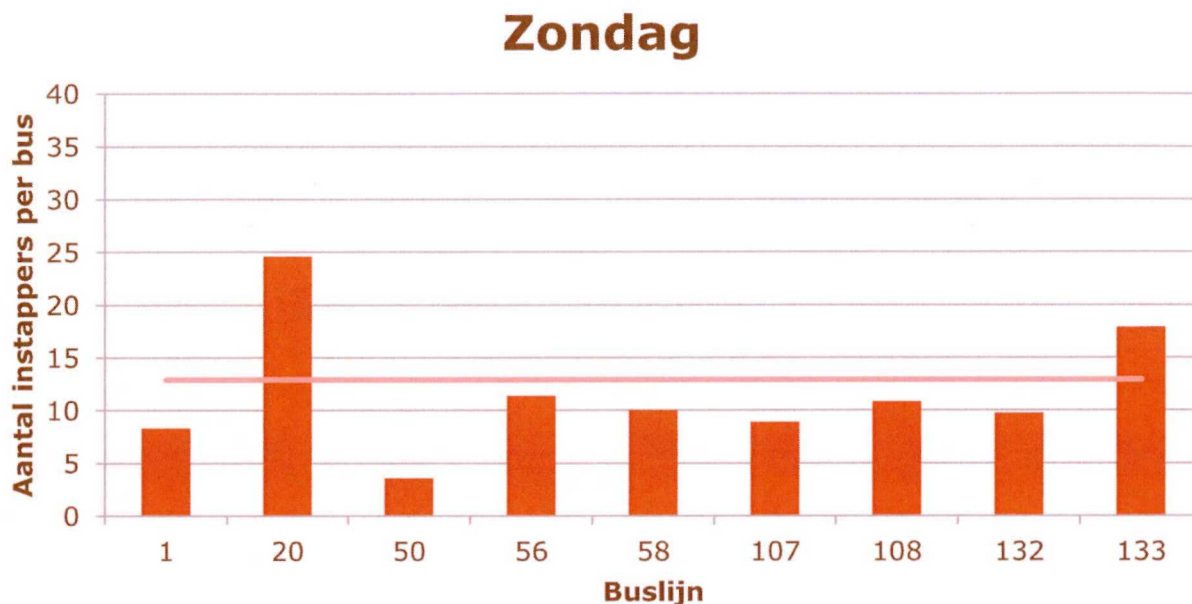


Het aantal instappers op de voorgeschreven verbindingen op de zaterdag bedraagt gemiddeld 13. Lijnen 20 en 133 hebben meer instappers per rit dan het gemiddelde aantal instappers per rit op de zaterdag. Gelet op het aantal instappers geldt dat alle lijnen ook op zaterdag aan de vraag voldoen met uitzondering van lijn 1 en 50. Het aantal instappers op deze lijnen schommelt rond de 5 per rit. Daarmee is het aantal reizigers op deze lijn nog niet zo laag dat het voor de hand ligt om deze buslijnen op zaterdag om te zetten naar haltetaxi.

In grafiek 7 is het aantal instappers op de zondag per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Gemiddeld zijn er 13 instappers voor de buslijnen die voorzien in de voorgeschreven verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in de grafiek.



Grafiek 7: Aantal instappers per rit op voorgeschreven kernnet (zondag)



Het aantal instappers per bus is op zondag vergelijkbaar met de zaterdag. Uitzondering hierop zijn lijn 1 en lijn 20; het aantal instappers is hier per bus op zondag hoger dan op zaterdag. Net als op zaterdag hebben op zondag lijn 1 en lijn 50 het laagste aantal instappers per bus. Met uitzondering van lijn 50 kan worden geconcludeerd dat het netwerk voor de zondag goed inspeelt op de vraag. Echter is het aantal reizigers op lijn 50 nog niet zo laag dat het voor de hand ligt om deze buslijn op zondag om te zetten naar haltetaxi.

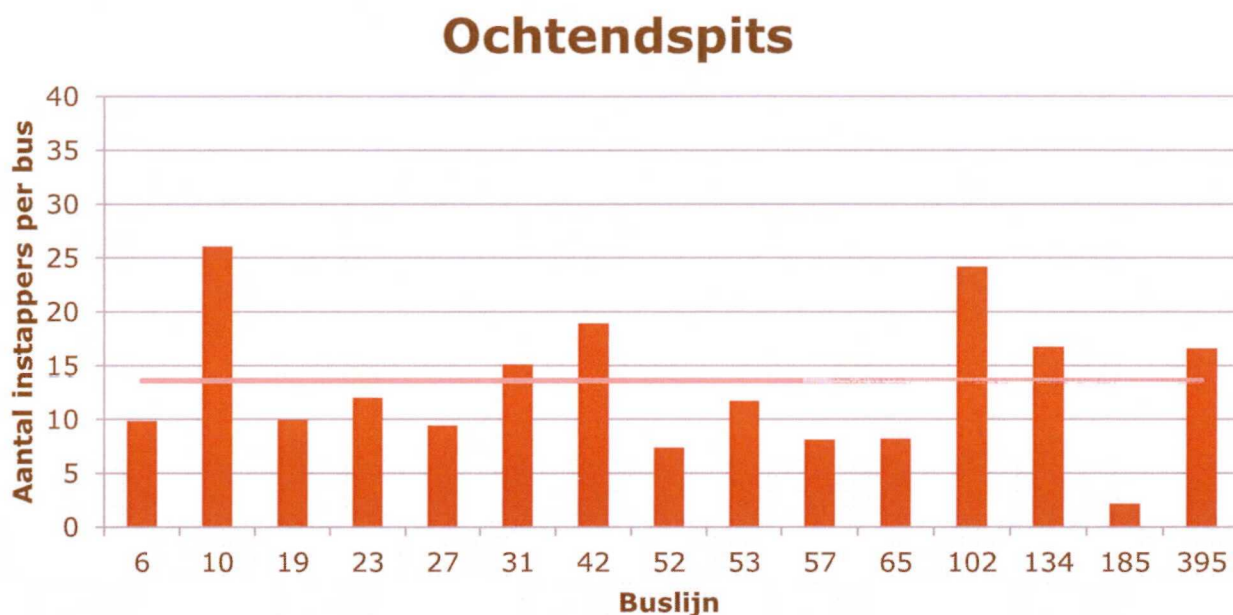
3.1.3. Analyse aanvullend kernnet

In deze paragraaf worden de resultaten voor het door Connexxion aangeboden aanvullend kernnet gepresenteerd. Waar voorgeschreven kernnetlijnen alle dagen van de week de gehele dag door moeten rijden, moeten aanvullende kernnetlijnen op werkdagen gedurende minimaal 10 aaneengesloten uren rijden. In eerste instantie wordt opgemerkt dat het aantal instappers per bus voor alle dagsoorten lager is voor de lijnen die voorzien in de aanvullende verbindingen ten opzichte van de voorgeschreven kernnetlijnen.

In grafiek 8 is het aantal instappers in de avond per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de aanvullende kernnetlijnen. Gemiddeld zijn er 14 instappers voor de buslijnen die voorzien in de aanvullende verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 8: Aantal instappers per rit op aanvullende kernnetlijnen (ochtendspits)



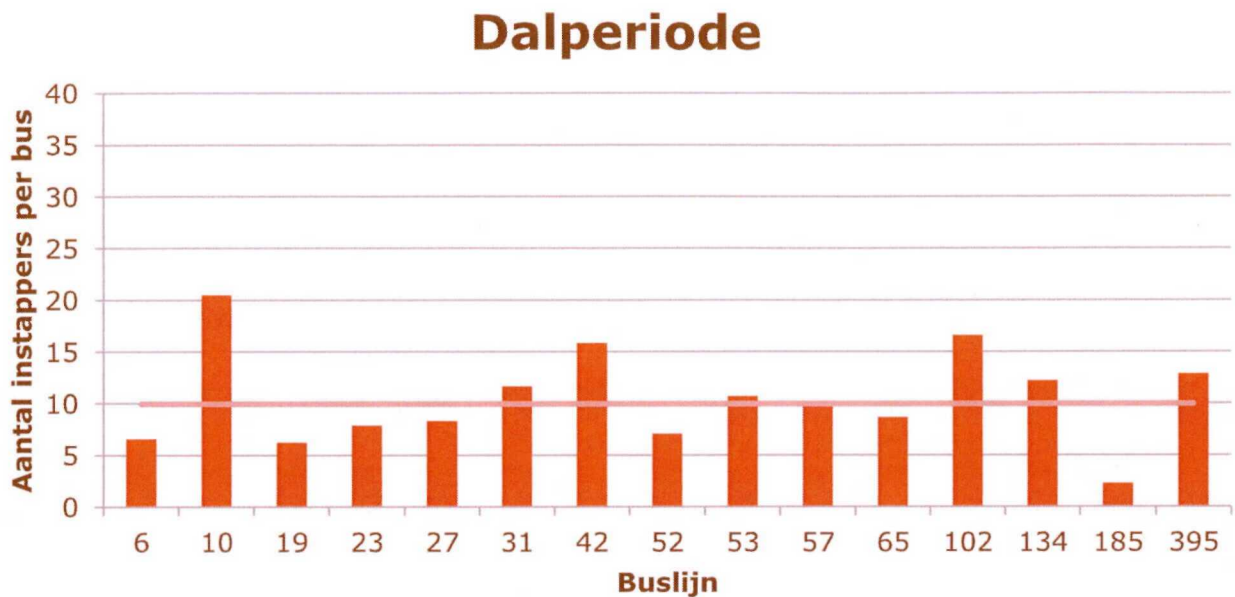
Het aantal instappers op de aanvullende kernnetlijnen is in de ochtendspits lager dan bij de voorgeschreven verbindingen. Buslijnen 10, 42, 102, 134 en 395 hebben het hoogste aantal instappers. Buslijn 185 heeft het laagste aantal instappers.

De vraag kan worden opgeworpen op welke wijze het beste kan worden voldaan aan de vraag voor lijn 185 van het station van Goes naar het ziekenhuis van Goes. Deze buslijn rijdt tweemaal in dezelfde richting (sommige uurblokken eenmaal), waarbij de dienstregeling op het station van Goes aansluit op de treinen van en naar Vlissingen en Roosendaal. Eén van de mogelijkheden om het aanbod te laten aansluiten bij de vraag is om de frequentie van deze lijn aan te passen naar één rit per uur, voor beide richtingen. Ook kan de lijn worden omgezet in een buurtbuslijn.

In grafiek 9 is het aantal instappers in de dalperiode per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de aanvullende kernnetlijnen. Gemiddeld zijn er 10 instappers voor de buslijnen die voorzien in de aanvullende verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 9: Aantal instappers per rit op aanvullende kernnetlijnen (dalperiode)

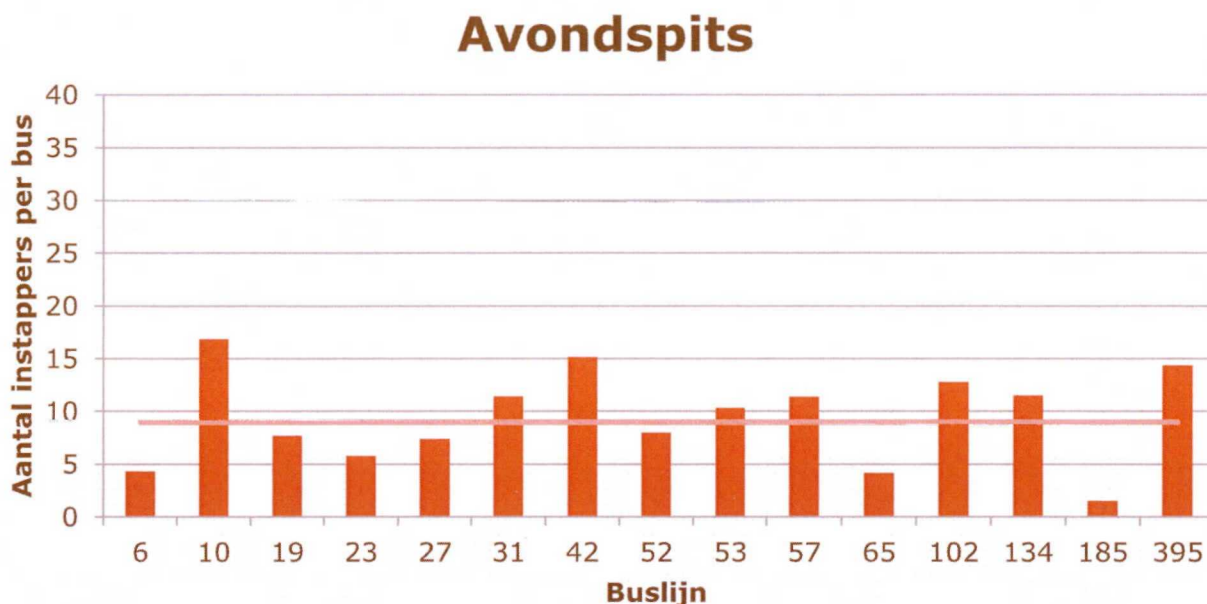


Het gemiddeld aantal instappers op de aanvullende verbindingen daalt in de dalperiode (vergeleken met de ochtendspits) van 14 naar 10. Lijnen die meer instappers per bus hebben dan gemiddeld zijn lijnen 10, 31, 42, 102, 134 en 395. De lijnen met het minst aantal instappers in de dalperiode zijn lijn 6, 19, 52 en 185. Buslijn 185 rijdt in sommige uurblokken tweemaal in beide richtingen. Er kan worden onderzocht of aan de vraag op deze buslijn ook voldaan kan worden met één bus in beide richtingen of dat de lijn omgezet kan worden in een buurtbus.

In grafiek 10 is het aantal instappers in de avondspits per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de aanvullende kernnetlijnen. Gemiddeld zijn er 9 instappers voor de buslijnen die voorzien in de aanvullende verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 10: Aantal instappers per rit op aanvullende kernnetlijnen (avondspits)

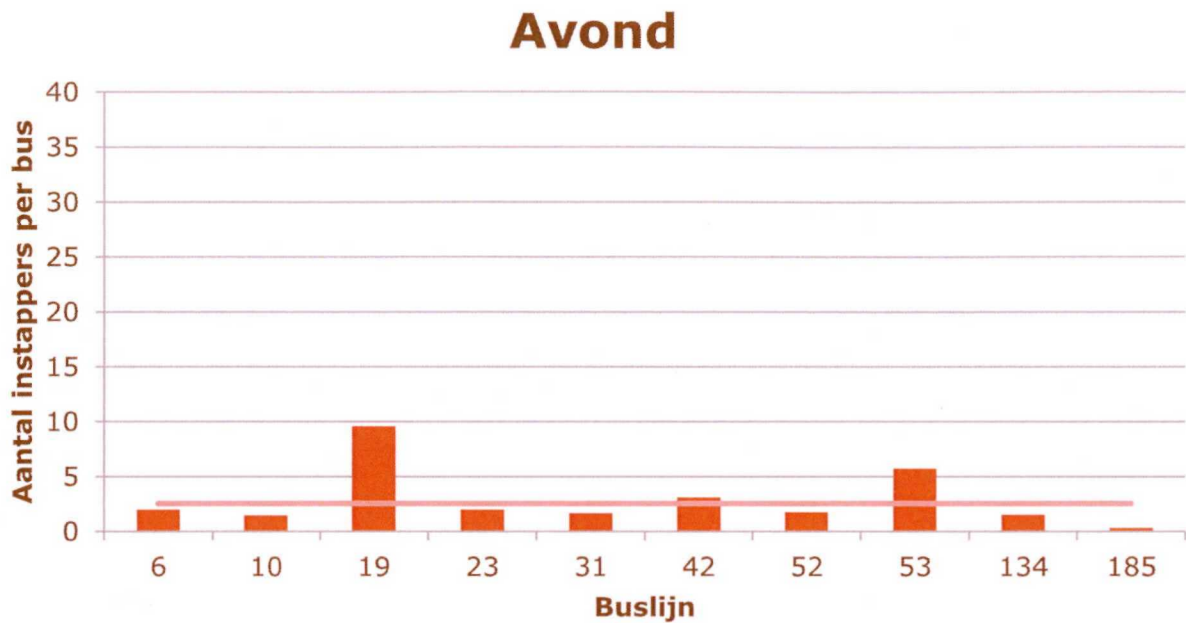


In de avondspits is het beeld van de dalperiode terug te herkennen. Het lage aantal instappers op lijn 185 óók in de avondspits bevestigt de stelling dat lijn 185 in aanmerking komt voor het omzetten naar een buurtbus, die in de avonduren (zie verder) omgezet kan worden naar een haltetaxi. Het gemiddeld aantal instapper per bus voor lijn 6 en 65 ligt onder de 5 instappers per bus. Beide buslijnen rijden in de avondspits tussen 16.00 uur en 18.00 uur met twee bussen per uur in beide richtingen. Onderzocht kan worden of aan de vraag op buslijnen 6 en 65 tussen 16.00 en 18.00 uur ook voldaan kan worden met een aanbod van één buslijn in beide richtingen. Ook kan aan de vraag op deze busverbindingen tussen 16.00 en 18.00 uur voldaan worden met de inzet van een buurtbus (dienstregeling eenmaal per uur voor beide richtingen) of een haltetaxi (geen dienstregeling maar oproepbaar). Het effect op eventuele besparingen in de exploitatie van deze alternatieven is echter geen onderdeel geweest van dit onderzoek.

In grafiek 11 is het aantal instappers in de avond per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de aanvullende kernnetlijnen. Gemiddeld hebben deze aanvullende kernnetlijnen 3 instappers. Dit gemiddelde is in de grafiek weergegeven met een horizontale lijn.



Grafiek 11: Aantal instappers per rit op aanvullende kernnetlijnen (avond)



Buslijn 42 heeft in de avonduren gemiddeld ongeveer evenveel instappers per bus als het gemiddelde voor alle buslijnen. In de avonduren hebben buslijnen 19 en 53 meer reizigers dan gemiddeld. Voor lijn 19 is dat opvallend omdat deze buslijn in alle andere perioden minder instappers heeft dan het gemiddelde. Een mogelijke verklaring is het feit dat dit een lange lijn betreft waarbij veel reizigers aan het begin van de avond naar huis terug keren, vanuit de richting Breda naar Hulst. In de avonduren vertrekken er twee bussen vanuit Breda richting Hulst (één bus tussen 19.00 en 20.00 uur en één bus tussen 20.00 en 21.00 uur). Er vertrekken na 18:19 uur geen bussen in de avond vanuit Hulst in de richting van Breda.

Alle andere lijnen dan 19, 42 en 53 hebben gemiddeld per rit minder dan 3 instappers. Van de overige buslijnen is er een aantal buslijnen waarvan de dienstregeling vroeg in de avond eindigt (voor 20.00 uur), namelijk lijnen 10, 23, 31 en 134. Deze lijnen kunnen als uitlopers van de avondspits worden beschouwd, en op voorhand lijkt het onwaarschijnlijk dat een wijziging aanbrengen in de dienstregeling voordelig uitpakt in de exploitatie voor deze buslijnen (echter is het geen onderdeel van dit onderzoek om te zoeken of wijzigingen in de exploitatie voordelig dan wel nadelig uitpakken). Buslijn 6 rijdt tussen Terneuzen en Zelzate van 19.00 uur tot 21.00 uur tweemaal in dezelfde richting (eenmaal per uur). Onderzocht kan worden of aan de vraag op deze buslijnen voldaan kan worden met de inzet van kleiner materieel of door het verlagen van de frequentie (eenmaal per twee uur in beide richtingen). Buslijn 185 heeft net als voor de overige dagdelen weinig instappers per uur. De dienstregeling van deze buslijn stopt rond 20:30 in de avond. Mogelijke alternatieven om het aanbod te laten aansluiten bij de vraag zijn in deze rapportage benoemd. In de avonduren rijden buslijn 27, 57, 65, 102 en 395 niet, en om deze reden worden deze buslijnen dan ook niet weergegeven in grafiek 11.



In grafiek 12 is het aantal instappers op de zaterdag per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de aanvullende kernnetlijnen. Gemiddeld zijn er 5 instappers voor de buslijnen die voorzien in de aanvullende verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.

Grafiek 12: Aantal instappers per rit op aanvullende kernnetlijnen (zaterdag)



Lijn 10, 19, 42, 53 en 57 hebben meer instappers dan het gemiddelde voor deze lijnen op zaterdag.

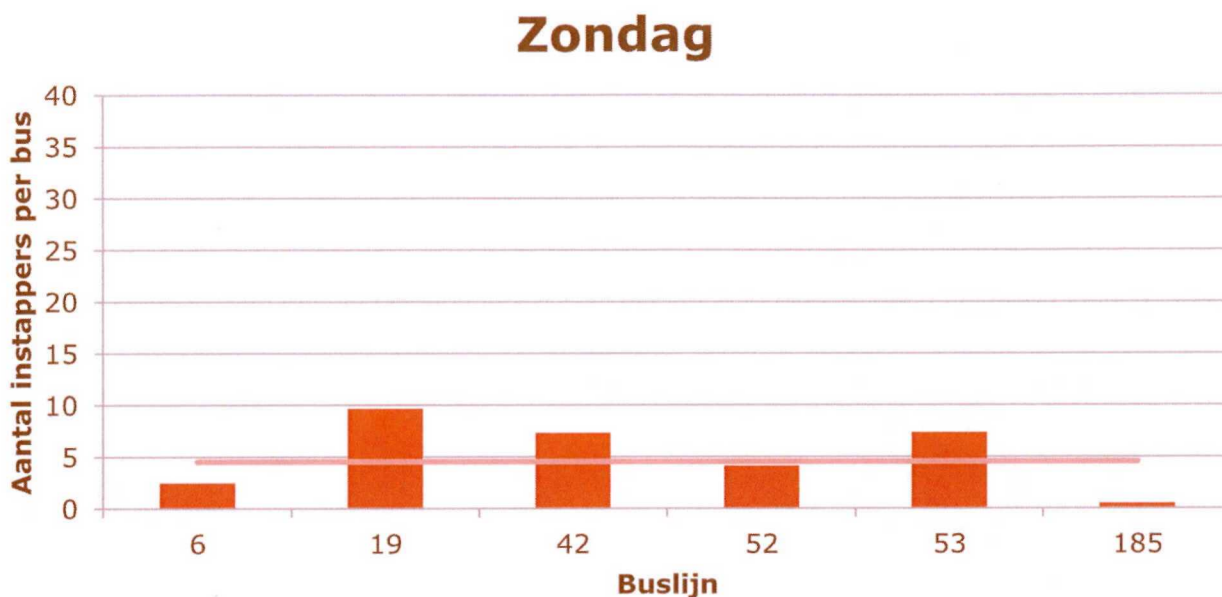
Voor de zaterdag geldt dat lijn 6, 27 en 185 gemiddeld 3 of minder instappers per rit hebben. Lijn 6 en 27 rijden gedurende de zaterdag met een frequentie van eenmaal per uur in beide richtingen, waardoor het verlagen van de frequentie geen optie lijkt te zijn (in verband met aansluiting van aanbod op vraag). Mogelijk kunnen buslijnen 6 en 27 op zaterdag vervangen worden door een haltetaxi. Buslijn 185 rijdt gedurende de zaterdag met een dienstregeling van tweemaal per uur in beide richtingen. Mogelijkheden om het aanbod aan te laten sluiten op de vraag zijn in deze rapportage benoemd.

Op zaterdag rijden buslijnen 65, 102, 134 en 395 niet, en om deze reden worden deze buslijnen dan ook niet weergegeven in grafiek 12.

In grafiek 13 is het aantal instappers op de zondag per buslijn in een staafdiagram gegeven voor de aanvullende kernnetlijnen. Gemiddeld zijn er 5 instappers voor de buslijnen die voorzien in de aanvullende verbindingen in het kernnet. Dit gemiddelde is grafisch weergegeven met de horizontale lijn in deze grafiek.



Grafiek 13: Aantal instappers per rit op aanvullende kernnetlijnen (zondag)



Gerelateerd aan andere gebieden in Nederland, valt op dat in Zeeland verhoudingsgewijs er meer reizigers op zondag van het totale busvervoer gebruik maken. Op zaterdag zijn er ongeveer 19.000 instappers in het openbaar vervoer. Op zondag zijn dit er ruim 13.000. In het algemeen geldt voor het streekvervoer dat het aantal reizigers op zondag ongeveer 50% bedraagt van het aantal reizigers op zaterdag. Voor Zeeland is dat bijna 70%.

Lijn 6 en lijn 185 hebben op de zondag 2 respectievelijk 1 instapper per rit. Dit komt overeen met de zaterdag en mogelijkheden om voor deze buslijnen het aanbod aan te laten sluiten op de vraag zijn daarom ook benoemd bij grafiek 12 voor de zaterdag.

Op zondag rijden buslijnen 10, 23, 27, 31, 57, 65, 102, 134 en 395 niet, en om deze reden worden deze buslijnen dan ook niet weergegeven in grafiek 13.

3.1.4. Analyse spitslijnen

De concessie biedt ruimte voor spitslijnen. Als deze door de concessiehouder worden aangeboden dan moeten deze alle werkdagen rijden tussen 06.00 en 10.00 uur en tussen 15.00 en 19.00 uur met een minimum frequentie van eenmaal per uur.

In Zeeland rijden 3 spitslijnen:

Lijn 9 (Van Terneuzen naar het industrieterrein 'Dow');

Lijn 209 (St Annaland – Bergen op Zoom);

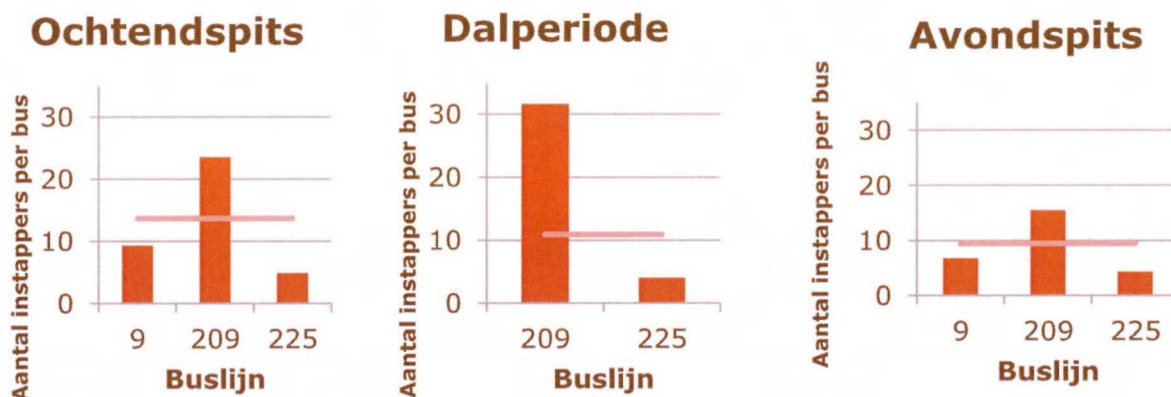
Lijn 225 (Goes, Ziekenhuis, 's Gravenpolder – Goes).

Lijn 209 heeft van de spitslijnen de meeste instappers per bus en in de ochtendspits zijn dat er meer dan 20. Lijn 225 heeft ongeveer 4 instappers per bus. Buslijn 225 rijdt van het station in Goes, naar s'-Gravenpolder, en weer terug naar het station in Goes waar de buslijn aansluit op de trein van en naar Vlissingen en de trein van



en naar Roosendaal. In de ochtend (tot 10 uur) is de belangrijkste functie van deze lijn om reizigers te vervoeren van s'-Gravenpolder naar Goes, waarvandaan verder met de trein kan worden gereisd. In de middag is de belangrijkste functie van deze lijn om reizigers van het station naar s'-Gravenpolder te brengen (van 14.00 tot 18.00 uur). In deze periode rijdt ook de buurtbuslijn 595. Spitslijn 225 zou dus in de middagperiode geschrapt kunnen worden ten gunste van de buurtbus.

Grafiek 14: Aantal instappers per dagperiode voor de spitslijnen



3.1.5. Samenvattende tabel busnetwerk

Op basis van de voorgaande paragrafen is een samenvattende tabel opgesteld waarin wordt aangegeven welke lijnen exploitatief nader onderzocht kunnen worden op het aanpassen van de dienstregeling, dan wel de inzet van een buurtbus of haltetaxi.

Mogelijkheden om het aanbod aan te laten sluiten op de vraag zijn benoemd in de vorige secties onder de grafieken die de resultaten weergeven voor het aantal instappers per bus per dagsoort.



Tabel 9: Lijnen uit het reguliere netwerk die in potentie in aanmerking komen voor omzetting naar haltetaxi of buurtbus

Legenda:

| | |
|----|---|
| | Omzetting naar buurtbus of haltetaxi in potentie mogelijk |
| -- | Geen dienstregeling |

| Lijn | type | ochtendspits | dal | avondspits | avond | zaterdag | zondag |
|------|----------------|--------------|-----|------------|-------|----------|--------|
| 1 | voorgeschreven | | | | | | |
| 20 | voorgeschreven | | | | | | |
| 50 | voorgeschreven | | | | | | |
| 56 | voorgeschreven | | | | | | |
| 58 | voorgeschreven | | | | | | |
| 107 | voorgeschreven | | | | | | |
| 108 | voorgeschreven | | | | | | |
| 132 | voorgeschreven | | | | | | |
| 133 | voorgeschreven | | | | | | |
| 6 | aanvullend | | | | | | |
| 10 | aanvullend | | | | | | -- |
| 19 | aanvullend | | | | | | |
| 23 | aanvullend | | | | | | -- |
| 27 | aanvullend | | | | -- | | -- |
| 31 | aanvullend | | | | | | -- |
| 42 | aanvullend | | | | | | |
| 52 | aanvullend | | | | | | |
| 53 | aanvullend | | | | | | |
| 57 | aanvullend | | | | -- | | -- |
| 65 | aanvullend | | | | -- | -- | -- |
| 102 | aanvullend | | | | -- | -- | -- |
| 134 | aanvullend | | | | | -- | -- |
| 185 | aanvullend | | | | | | |
| 395 | aanvullend | | | | -- | -- | -- |
| 9 | spitsnet | | -- | | | -- | -- |
| 209 | spitsnet | | -- | | | -- | -- |
| 225 | spitsnet | | -- | | | -- | -- |

Op basis van tabel 9 wordt samenvattend het volgende geconcludeerd:

- Voor het voorgeschreven kernnet geldt in de ochtendspits, in de dalperiode en in de avondspits dat alle lijnen voldoende vraaggericht zijn;
- Voor het voorgeschreven kernnet geldt dat in de avondperiode de lijnen 1, 50 en 108 teveel aanbod hebben in relatie tot de vraag. Bij het omzetten van deze lijnen naar buurtbus of haltetaxi kan er een probleem ontstaan: de lijnen behoren tot het voorgeschreven kernnet en dienen in beginsel alle dagsoorten te rijden;
- Voor het voorgeschreven kernnet geldt dat in het weekeinde alle lijnen voldoende vraaggericht zijn;
- Voor het aanvullende kernnet geldt dat bij alle lijnen op werkdagen overdag het aanbod goed is afgestemd op de vraag met uitzondering van lijn 185. Voor deze



lijn kan de frequentie worden verlaagd of de lijn kan worden omgezet in een buurtbus;

- Voor het aanvullend kernnet in de avondperiode geldt dat de volgende lijnen kunnen worden omgezet naar haltetaxi: 6, 10, 23, 31, 42, 52, 134 en 185. Het aanbod op deze lijnen is immers te groot in relatie tot de vraag. Hierbij wordt opgemerkt dat lijn 10, 23, 31 en 134 in de avondperiode nog slechts één rit per richting hebben, waarmee omzetting naar haltetaxi mogelijk minder aantrekkelijk is;
- Voor de weekendperiode geldt voor het aanvullend kernnet dat lijn 6 en lijn 185 het gehele weekend een te groot aanbod hebben in relatie tot de vraag en omgezet kunnen worden naar haltetaxi. Voor lijn 27 geldt dit alleen voor de zaterdag;
- Het aanbod van de spitslijnen is goed afgestemd op de vraag. Lijn 225 rijdt in de middagperiode echter parallel aan de buurtbus 595.

3.1.6. Analyse buurtbuslijnen

Deze paragraaf gaat nader in op de analyse voor de buurtbuslijnen. De buurtbuslijnen zijn op dagniveau geïnterpreteerd. Er is geen onderscheid gemaakt in dagsoorten omdat de buurtbussen doorgaans alleen overdag rijden.

Het aantal instappers voor de buurtbussen wordt per maand weergegeven. Bij de interpretatie is overigens wel gebruikt van het aantal instappers per rit.

In Zeeland is er de norm dat er 125 reizigers per maand gebruik moeten maken van een buurtbuslijn. Bij minder reizigers ligt invoering van een verbinding met haltetaxi meer voor de hand. Buurtbuslijn 583 en 590 halen deze norm in de maand maart 2016 niet, waarbij opgemerkt moet worden dat buurtbus 583 in de zomermaanden wordt vervangen door zomerbus 864. Het aantal reizigers op de zomerbus is niet in de analyse meegenomen. Buurtbus 581 komt net boven de norm van 125 reizigers.

Lijn 511, 569, 582 en lijn 595 zijn buurtbusverbindingen met de meeste reizigers. De buurtbusverbinding met de meeste reizigers (lijn 595) heeft meer instappers dan de reguliere verbinding met het minste aantal reizigers (lijn 185). Het opvallende van buurtbuslijn 595 is dat deze qua routing deels samenvalt met spitsbus 225 die juist minder goed rendeert. Al eerder is geconstateerd dat buurtbus 595 in de middag als vervanging voor spitslijn 225 kan dienen.



Tabel 10: Aantal instappers in maart 2016 buurtbussen

| buurtbus | Van | Naar | pass/maand |
|----------|---------------------------|---------------------------|------------|
| 595 | Goes, Station | Hoedekenskerke | 1418 |
| 582 | Oud-Sabbinge, Ring | Goes, Station | 1313 |
| 569 | Middelburg, Station | Middelburg, Station | 1155 |
| 511 | Terneuzen, Busstation WST | Sas van Gent, Suikerplein | 1000 |
| 599 | Wemeldinge, Dorpsplein | Wemeldinge, Dorpsplein | 980 |
| 598 | 's-Heerenhoek, Tolplein | Heinkenszand, Gem'huis | 754 |
| 515 | Biervliet, Busstation | Breskens, Veerhaven | 683 |
| 507 | Axel Politiebureau | StJansteen | 677 |
| 593 | Kats, Dorpsstraat | Kortgene, Kaaidijk | 618 |
| 513 | Sas van Gent, Suikerplein | Axel, Nassaustraart | 591 |
| 589 | Ossensisse, Lageweg | Clinge, De Sterre | 575 |
| 584 | Middelburg, Station | Veere, Kaai | 475 |
| 597 | 's-Heerenhoek, Tolplein | Hoedekenskerke | 433 |
| 596 | 's-Heerenhoek, Tolplein | Ellewoutsdijk, Fort | 366 |
| 591 | Sirjansland, Dorp | Zierikzee, Busstation | 305 |
| 594 | Bath, Schansweg | Kruiningen Station | 188 |
| 581 | Oost-Souburg, Oranjeplein | Middelburg, Station | 134 |
| 583 | Westkapelle, De Kreek | Veere, Nieuw-Sandenburgh | 106 |
| 590 | Zierikzee, Busstation | Zierikzee, Busstation | 79 |

Over het algemeen wordt geconstateerd dat het aantal instappers per bus in het buurtbusnetwerk laag is. Buurtbussen hebben ook juist een functie in de rurale gebieden (ooit zijn buurtbussen geïntroduceerd in gebieden en op verbindingen waar regulier OV niet meer levensvatbaar bleek) en hebben daarmee per definitie minder reizigers dan reguliere buslijnen.

Het gemiddeld aantal instappers per rit schommelt rond de 2 in de ochtendspits en daalt naar ruim 1 in de dalperiode. Uitzonderingen met meer reizigers per rit zijn lijn 511, lijn 582, lijn 595 en lijn 599. Hierbij is lijn 595 de grote uitschieter naar boven in de ochtendspits. Lijn 515 en lijn 590 rijden niet de in ochtendspitsperiode. Lijn 581, lijn 583 en lijn 590 hebben weinig instappers per bus.

Op basis van het aantal instappers zijn er geen buurtbuslijnen die in aanmerking komen om gewijzigd te worden in een reguliere lijn. Lijn 583 en lijn 590 verdienen nadere analyse. Op basis van het aantal instappers zou haltetaxi voor deze buurtbusverbindingen een goed alternatief kunnen zijn.



3.2. Inventarisatie Haltetaxi

De haltetaxi is ingevoerd mede in relatie tot een bezuinigingstaakstelling van ongeveer 16% voor de nieuwe concessie. Er moest daarom in het voorzieningenniveau worden geschrapt. Tegelijkertijd wilde de provincie wel een mobiliteitsgarantie op de verbindingen die werden getroffen door de bezuinigingstaakstelling. Op deze verbindingen is haltetaxi ingevoerd; een systeem dat op afroep beschikbaar is op een aantal verbindingen of momenten waar geen regulier openbaar vervoer beschikbaar is.

Haltetaxi is landelijk een nieuw concept dat begin 2015 vanwege de korte implementatieperiode voor de nieuwe busconcessie onder hoge tijdsdruk is geïmplementeerd.

De inventarisatie van het haltetaxi-netwerk betreft een analyse op lijnniveau. Hiervoor is gebruik gemaakt van managementinformatie van maart 2016 die beschikbaar is gesteld door de Gemeentelijke Vervoerscentrale (GVC). Het is de intentie dat de haltetaxi voor het vervoer zorgt tussen die kernen waarvoor op die specifieke momenten geen regulier openbaar vervoer beschikbaar is. Voor de haltetaxi zijn er geen vaste routes. Uitgangspunt is verder dat er geen haltetaxivervoer mogelijk is binnen de kernen. Uit de managementinformatie is gedestilleerd waar en wanneer de haltetaxi rijdt. De resultaten zijn weergegeven in de tabellen 13, 14 en 15. Hierbij zijn aanvullend uit figuur 1 de periodes gedestilleerd waarin voor een specifieke lijn de haltetaxi kan worden opgeroepen.

Het overzicht van deze lijnen haltetaxi is op de kaart weergegeven in figuur 1. Bij de analyse per vervoergebied is een tabel met alle haltetaxilijnen in het betreffende gebied weergegeven.



Figuur 1: Kaart haltetaxilijnen in Zeeland



In de 'managementinformatie haltetaxi' wordt de volgende relevante informatie (voor deze analyse) per rit gegeven:

- Werkelijke vertrekdatum of reisdag (op een weekday, zaterdag of zondag) en werkelijke vertrektijd (is dit in de ochtendspits, de dalperiode, avondspits of avond).

3.2.1. Aantal reizigers haltetaxi

Het aantal reizigers is per haltetaxilijn uit de managementinformatie gedestilleerd. Dit is gedaan voor elke dagsoort conform tabel 1, waarbij als meetmoment de werkelijke vertrektijd en werkelijke vertrekdatum is genomen.

In de managementinformatie zijn de ritten onderverdeeld in drie verschillende regio's: Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren en Oosterschelde. Deze indeling valt samen met de regionale aanbesteding van het WMO-vervoer. De indeling in 3 gebieden wordt in de analyse ook aangehouden.

Allereerst wordt een totaaloverzicht van het totaal aantal reizigers gegeven in de periode waarvoor er managementinformatie beschikbaar is. Dit totaaloverzicht is terug te vinden in tabel 11.



Tabel 11: Aantal reizigers haltetaxi per regio totaaloverzicht maart 2016

| Regio | Aantal reizigers | % van totaal aantal reizigers |
|-------------------|------------------|-------------------------------|
| Zeeuws Vlaanderen | 2167 | 74,1% |
| Walcheren | 83 | 2,8% |
| Oosterschelde | 674 | 23,1% |
| Totaal | 2924 | |

Uit dit overzicht valt te concluderen dat verhoudingsgewijs de haltetaxilijnen in Zeeuws Vlaanderen het drukst bezet zijn. Gezamenlijk vervoeren de haltetaxilijnen in Zeeuws Vlaanderen ongeveer 75% van het totaal aantal gebruikers van de haltetaxi in de gehele provincie. Dit is verklaarbaar omdat met de nieuwe aanbesteding in West Zeeuws Vlaanderen veel reguliere buslijnen zijn geschrapt vanwege de geringe vervoervraag.

Uit het lage gebruik van haltetaxi mag geen conclusie worden getrokken over het nut van een lijn. Al eerder is gesteld dat de haltetaxi wordt gezien als een mobiliteitsgarantie; een vangnet voor mensen die niet zelf in hun vervoerbehoefte kunnen voorzien. De mobiliteitsgarantie van de haltetaxi wordt –conform de doelstelling van haltetaxi- door de reiziger alleen benut als er geen andere vorm van mobiliteit beschikbaar is.

De constatering is dat de vervoermogelijkheden van haltetaxi niet altijd gelijk zijn aan die van de bus. Zo is het denkbaar dat een reiziger overdag met het reguliere OV opstapt bij een halte voor zijn woning en met de bus reist maar 's avonds op de terugweg is aangewezen op haltetaxi. Dan kan het voorkomen dat haltetaxi hem niet bij dezelfde halte afzet waar hij eerder die dag op de bus is gestapt. Het aantal halten van haltetaxi is namelijk minder dan dat van de reguliere bus. Het gevolg daarvan kan zijn dat deze reiziger dus niet meer van het OV gebruik maakt en daarmee voor de heenreis ook van een andere modaliteit gebruik maakt.

De analyse (op basis van het aantal instappers) is er met name op gericht om te beoordelen of de keuze voor haltetaxi in plaats van regulier openbaar vervoer ook de juiste is geweest of dat regulier openbaar vervoer uiteindelijk toch beter was geweest.

Hierna volgt de analyse van het aantal reizigers per regio op lijnniveau. In tabel 12 is allereerst een splitsing van het aantal reizigers gegeven naar de ochtendspits, de dalperiode, de avondspits, de avond, de zaterdag en de zondag als de reizigers voor alle lijnen (in alle regio's) bij elkaar worden opgeteld.



Tabel 12: Aantal reizigers haltetaxi per periode totaaloverzicht maart 2016

| Periode | Aantal reizigers | % van totaal aantal reizigers | % van totaal aantal reizigers |
|---------------|------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Ochtendspits | 355 | 12,2% | <u>Weekdag:</u> 73,1% |
| Dalperiode | 923 | 31,8% | |
| Avondspits | 431 | 14,8% | |
| Avond | 414 | 14,3% | |
| Zaterdag | 443 | 15,3% | <u>Zaterdag:</u> 15,3% |
| Zondag | 338 | 11,6% | <u>Zondag:</u> 11,6% |
| Totaal | 2904 | | |

Nb:

Het totaal van deze tabel (2904) wijkt af van dat van tabel 9 (2924). De afwijking van deze tabel met de vorige tabel komt doordat er ritten zijn in weekdagen die niet toegedeeld kunnen worden naar ochtendspits, dalperiode, avondspits en avond omdat er niet in alle gevallen een vertrekdatum en vertrektijd gerapporteerd is.

3.2.2. Analyse haltetaxi Zeeuws-Vlaanderen

De haltetaxilijnen in Zeeuws-Vlaanderen zijn aangegeven in tabel 13. Eveneens is gegeven de periodes gedurende de week dat de betreffende haltetaxi oproepbaar is.



Tabel 13: Haltetaxilijnen in Zeeuws-Vlaanderen

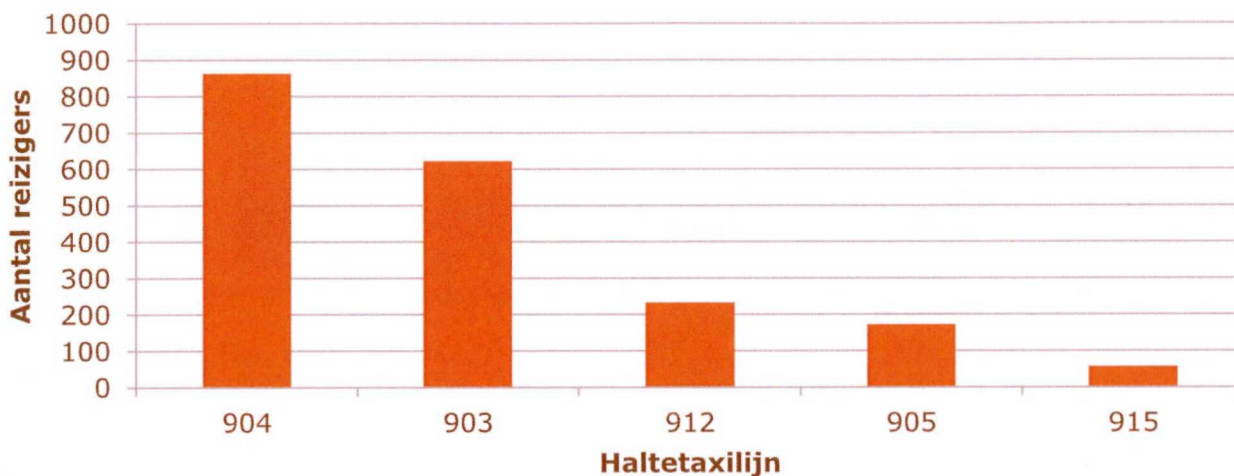
| Lijn | Route | Periode |
|------|--|------------------|
| 903 | Oostburg - Zuidzande - Nieuwvliet - Groede - Breskens | ma - zo |
| 904 | Eede - Aardenburg - Sluis - Terhofstede - Retranchement - Cadzand-Bad - Cadzand - Zuidzande - Oostburg | ma - zo |
| 905 | Oostburg - Sint Kruis - Aardenburg | ma - zo |
| 906 | Terneuzen - Sluiskil - Sas van Gent - Zelzate | av |
| 907 | Axel - Koewacht - Heikant - Sint Jansteen | za - zo (+av) |
| 909 | Ossensisse - Kloosterzande - Kuitaart - Terhole - Hulst | za - zo (+av) |
| 910 | Terneuzen - Zaamslag - Vogelwaard - Hengstdijk - Kloosterzande - Kuitaart - Terhole - Hulst | zo (+av) |
| 911 | Terneuzen - Hoek - Philippine - Zandstraat - Sas van Gent | za - zo (+av) |
| 912 | Oostburg - Draaibrug - Aardenburg - Eede - Maldegem | ma - zo |
| 913 | Sas van Gent - Westdorpe - Overslag - Zuiddorpe - Axel | za - zo (+av) |
| 915 | Breskens - Nummer één - Hoofdplaat - Driewegen - Biervliet | za - zo (+av) |
| 917 | Terneuzen - Spui - Margrette - Axel | ma - zo |
| 918 | Hulst - Sint Jansteen - Heikant - Koewacht | ma - zo |
| 919 | Hulst - Clinge - Nieuw-Namen | ma - zo |
| 989 | Walsoorden - Ossensisse - Kloosterzande - Kuitaart - Lamswaarde - Paal - Graauw - Zandberg - Hulst | za - zo (+av) |

In grafiek 15 is een overzicht gegeven van het aantal reizigers per haltetaxilijn voor Zeeuws-Vlaanderen in maart 2016. In deze figuur zijn alleen de lijnen weergegeven waarvoor het zich meer dan 50 reizigers in maart 2016 hebben aangemeld.



Grafiek 15: Aantal reizigers haltetaxi in maart 2016: Zeeuws-Vlaanderen

Aantal reizigers in maart 2016 Zeeuws-Vlaanderen



Haltetaxilijn 904 en 903 blijken bij verre de drukst bezette lijnen in het haltetaxinetwerk te zijn. Gezamenlijk zijn deze lijnen verantwoordelijk voor 50% van de reizigers met de haltetaxi in maart 2016. Het hoge gebruik van haltetaxilijn 903 is zeer waarschijnlijk te danken aan het feit dat deze aansluit op het fiets/voetveer van en naar Breskens.

Al deze haltetaxilijnen zijn gesitueerd in west Zeeuws-Vlaanderen (Breskens – Oostburg – Aardenburg – Sluis). In deze regio zijn er nauwelijks alternatieven voorhanden in het reguliere openbare vervoer. Er is een zomerlijn (814) tussen Breskens en Sluis. Lijn 42 in het kernnet rijdt tussen Breskens en Sluis (naar België) via Oostburg (op deze specifieke route is er geen haltetaxiverbinding). Tot slotte zijn er scholierenlijnen 604 en 612 (via Oostburg).

Ongeveer 70% van het totaal aantal reizigers op haltetaxi in Zeeuws-Vlaanderen maakt gebruik van de lijnen 903, 904 en 905, allen gesitueerd in het westen van Zeeuws-Vlaanderen (Breskens – Oostburg – Sluis – Aardenburg). Lijn 42 vervult voor een deel ook deze verbinding en rijdt alle dagen van de week.

De volgende constatering kunnen worden gemaakt:

- Lijn 903 en 904, hebben relatief gezien de meeste reizigers.
- Het aantal reizigers dat van de haltetaxilijnen 917, 918 en 919 gebruik heeft gemaakt is marginaal.



Als de haltetaxi wordt uitgezet tegen het aantal reizigers dat van een verbinding gebruik moet maken om er een buurtbus te introduceren, dan valt op dat de haltetaxilijnen 903 , 904 en 912 op werkdagen boven de grens van 125 zitten. Deze haltetaxilijnen kunnen dus overdag in beginsel vervangen worden door een buurtbus. Realisering daarvan is wel afhankelijk van voldoende buurtbusvrijwilligers. In de avond en in het weekend blijft dan haltetaxi rijden.

3.2.3. Analyse haltetaxi Oosterschelderegio

Haltetaxilijnen 925, 933 en 986 zijn alle momenten van de week oproepbaar. Alle andere haltetaxilijnen in de Oosterschelderegio zijn alleen in het weekend en in de avonden oproepbaar, waarbij de lijnen 923, 927 en 931 alleen op zondag en in de avonden oproepbaar zijn.



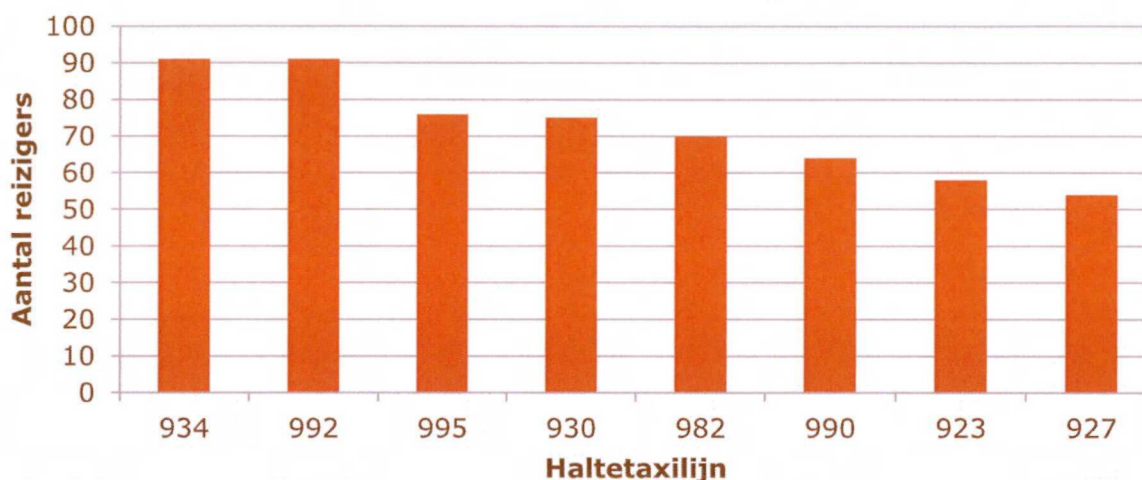
Tabel 14: Haltetaxilijnen in de Oosterschelderegio

| Lijn | Route | Periode |
|------|---|------------------|
| 923 | Goes - 's-Heer Hendrikskinderen - 's-Heer Arendskerke - Heinkenszand - 's-Heerenhoek | zo (+av) |
| 925 | Goes - 's-Gravenpolder - 's-Heer Abtskerke - Nisse | ma - zo |
| 927 | Goes - Wemeldinge - Yerseke | zo (+av) |
| 930 | Kamperland - Wissenkerke - Geersdijk - Kortgene - Colijnsplaat - Kats | za - zo (+av) |
| 931 | De Banjaard - Kamperland - Wissenkerke - Geersdijk - Kortgene | zo (+av) |
| 933 | Nieuw-Haamstede - Burgh-Haamstede - Burghsluis | ma - zo |
| 934 | Zierikzee - Kerkwerve - Noordgouwe - Schuddebeurs - Dreischor - Zonnemaire - Brouwershaven - Eikerzee - Scharendijke - Ellemeet | za - zo (+av) |
| 982 | Goes - Wilhelminadorp - Wolphaartsdijk - Oud-Sabbinge | za - zo (+av) |
| 986 | Kattendijke - Goes | ma - zo |
| 990 | Oude-Tonge - Sint Philipsland - Anna Jacobapolder - Nieuw-Vossemeer - Oud-Vossemeer - Tholen | za - zo (+av) |
| 991 | Sirjansland - Nieuwerkerk - Ouwerkerk | za - zo (+av) |
| 992 | Wemeldinge - Kapelle - Biezelinghe - Schore - Hansweert - Kruiningen - Yerseke | za - zo (+av) |
| 993 | Kruiningen - Waarde | za - zo (+av) |
| 994 | Rilland - Bath | za - zo (+av) |
| 995 | Goes - 's-Gravenpolder - Kwadendamme - Hoedekenskerke | za - zo (+av) |
| 996 | 's-Heerenhoek - Borssele - Driewegen - Ellewoutsdijk - Oudelande | za - zo (+av) |
| 997 | 's-Heerenhoek - Ovezande - Oudelande - Baarland - Hoedekenskerke | za - zo (+av) |
| 998 | 's-Heerenhoek - Nieuwdorp - Lewedorp - Heinkenszand | za - zo (+av) |

Het aantal reizigers in maart 2016 is per haltetaxilijn uitgesplitst in grafiek 16. Weergegeven zijn de lijnen waarvoor zich meer dan 50 reizigers hebben aangemeld. Op basis van deze gegevens is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er voldoende reizigers zijn om op deze verbindingen een buurtbus te introduceren. Geen van deze haltetaxilijnen voldoet aan de buurtbusnorm van 125 reizigers per maand.



Aantal reizigers in maart 2016 Oosterschelderegio



Nb: Merk in bovenstaande figuur op dat de verticale schaalverdeling anders is dan bij de figuur die betrekking heeft op Zeeuws Vlaanderen.

3.2.4. Analyse haltetaxi Walcheren

Op Walcheren zijn 5 haltetaxilijnen in exploitatie. Deze zijn weergegeven in tabel 15.

Tabel 15: Haltetaxilijnen op Walcheren

| Lijn | Route | Periode |
|------|---|------------------|
| 952 | Domburg - Oostkapelle - Grijskerke - Middelburg | av |
| 953 | Domburg - Aagtekerke - Westkapelle - Zoutelande - Meliskerke - Biggekerke - Koudekerke - Middelburg | av |
| 981 | Middelburg - Nieuw- en Sint Joosland | ma - zo |
| 984 | Gapinge - Veere - Middelburg | za - zo (+av) |
| 985 | Arnemuiden - Kleverskerke - Oranjeplaat | ma - zo |

Het gebruik van haltetaxi op Walcheren ligt aanzienlijk lager dan in Zeeuws Vlaanderen. Het reguliere busnetwerk op Walcheren is na de concessieverlening ook het minst gewijzigd.

De lijnen 984 en 953 hebben de meeste reizigers, namelijk 30 en 29. Lijn 952 ligt hier iets onder met 20 instappers. Lijn 981 en lijn 985 hebben in maart 2016 beiden 2 instappers. Op basis van deze gegevens is er geen aanleiding om te veronderstellen dat er voldoende reizigers zijn om op deze verbindingen een buurtbus te introduceren. Geen van deze haltetaxilijnen voldoet aan de norm van 125 reizigers per maand voor de buurtbussen.



4. Ervaringen stakeholders

Een onderdeel van de evaluatie was een rondgang langs de stakeholders met de vraag hoe zij de kwaliteit van de netwerken en de onderlinge samenwerking bij de totstandkoming ervan hebben ervaren. Er is met diverse partijen gesproken die diverse groepen vertegenwoordigen. Gesproken is met de Zeeuwse gemeenten, Rover, GVC, een vertegenwoordiging vanuit de toeristische sector, Stichting Scholierenvervoer Zeelanden ouderen- en gehandicaptenorganisaties. Een lijst met geïnterviewde personen is weergegeven in bijlage 2. Dit hoofdstuk geeft de belangrijkste aspecten weer die uit de interviews naar voren zijn gekomen.

Benadrukt moet worden dat dit hoofdstuk een objectieve registratie is van de afgenomen interviews en geen interpretatie van de gesprekken.

4.1. Bevindingen bus

De wijzigingen in het openbaar vervoer hebben bij alle betrokken partijen in essentie draagvlak, omdat het niet wenselijk is met lege bussen te rijden. Gemeenten geven hierbij aan dat in de conversie van regulier OV naar Haltetaxi in hun beleving verkeerde lijnen zijn geschrapt. Doorvragen levert echter geen concrete verbindingen op waar dit het geval zou zijn. Vooralsnog wordt dit als een *beleving* beschouwd die niet met feiten kan worden gestaafd. Men betreurt het in het algemeen dat er een bezuinigingsronde is geweest over het gehele netwerk, maar accepteert de verandering als een gegeven, mede vanwege de toezegging dat er een vangnet/mobiliteitsgarantie zou komen. Uiteindelijk vinden zij het concrete vangnet in de vorm van haltetaxi mager.

Stakeholders geven unaniem aan dat de grens van conversie van regulier OV naar haltetaxi voor hun gevoel wel is bereikt en er niet nóg meer geld overgeheveld moet gaan worden.

Door stakeholders wordt aandacht gevraagd voor:

- de toegankelijkheid van busstations (met name de perronhoogte);
- de bediening van IJzendijke;
- de robuustheid van de gehele dienstregeling.

4.2. Bevindingen inzake haltetaxi

Stakeholders vragen aandacht voor de overstaptijd tussen haltetaxi en regulier openbaar vervoer. De planningstool gaat uit van één vertrekmogelijkheid per uur per richting. Als er meerdere bussen per uur rijden, bestaat het risico dat bij een overstap tussen haltetaxi en reguliere bus er op minder drukke verbindingen de overstap langer is.

Als nadeel wordt ervaren het feit dat er geen communicatie is tussen Haltetaxi en de reguliere bus. Bij vertragingen is er geen onderling contact. Navraag leert echter dat er wel degelijk een specifieke communicatiemogelijkheid is tussen GVC en Connexxion maar dat die in de praktijk niet altijd wordt gebruikt.



Ten aanzien van de haltetaxi wordt er geen klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. In de opstartfase van de haltetaxi waren er relatief veel problemen en klachten. Aangegeven is dat dit mede werd veroorzaakt door de korte tijd die beschikbaar was om haltetaxi te implementeren.

Stakeholders geven aan dat de vaste gebruikers nu wel aan het systeem, de aansluitmogelijkheden, de reismogelijkheden en de spelregels gewend zijn. Dit wordt bevestigd uit het feit dat het aantal klachten bij GVC is afgenomen. Bij GVC komt ongeveer eenmaal in de 14 dagen een klacht binnen over haltetaxi.

De lijnennetkaart van het reguliere openbaar vervoer bevat geen informatie over haltetaxi. De haltetaxikaart bevat geen informatie over het reguliere lijnennet. Dit onderstreept dat in de communicatie richting de reiziger sprake is van twee gescheiden systemen. De intentie is dat het haltetaxinetwerk ook het reguliere OV voedt (feederfunctie) tussen kernen waar de vraag dusdanig laag is dat het reguliere OV niet rendeert op de betreffende reisrelatie.

Er zijn verbeteringen zichtbaar in de communicatie richting reizigers over de wisselwerking van beide systemen. Zo is recent de mogelijkheid om met de haltetaxi in Zeeland te reizen toegevoegd aan de website 9292, een website die door veel reizigers gebruikt wordt voor reisadvies in het OV.

Gemeenten willen graag meer inzicht krijgen in het gebruik van haltetaxi. Deze evaluatie komt daar aan tegemoet. Zij geven aan geen idee te hebben op welke schaal het systeem wordt gebruikt.

Gemeenten betreuren het ook dat haltetaxi niet alle halten van het voorgaande reguliere netwerk omvat, wat aanvankelijk wel de bedoeling was. De uitkomsten van de aanbesteding en het door Connexxion opgestelde vervoerplan waren echter reden tot heroverweging van de uitgangspunten. Daarbij is uiteindelijk en in overleg met gemeenten gekozen voor het reduceren van het aantal reismogelijkheden per haltetaxi. Daar staat tegenover dat het haltetaxitarief ook fors is verlaagd ten opzichte van het oorspronkelijke tarief. Dit betekent dat de haltetaxireiziger nu tegen het reguliere OV-tarief van de haltetaxi gebruik kan maken.

Vrijwel elke betrokken partij geeft aan dat ze meer van haltetaxi hadden verwacht. Genoemde knelpunten zijn:

- Haltetaxi is niet fijnmazig. Niet alle halten die door het reguliere busnetwerk worden aangedaan, worden ook door haltetaxi aangedaan;
- De OV-chipkaart is niet geldig. Dat maakt dat haltetaxi en regulier openbaar vervoer niet als één systeem worden gezien en reizigers duurder uit kunnen zijn bij het gebruik van haltetaxi;
- De haltetaxi wordt onvoldoende gecommuniceerd; er is geen actieve marketing, de beschikbare informatie (bijvoorbeeld op de website) wordt als summier en onduidelijk ervaren. Genoemd wordt hierbij ook dat haltetaxi nog niet bij alle doelgroepen voldoende bekend is (bijvoorbeeld bij rolstoelgebruikers).



4.3. Bevindingen inzake het toeristennet

Ook is met stakeholders gesproken over de kwaliteit van en de samenwerking in het toeristennet (met name tussen Connexxion en de toeristensector). Daaruit blijkt dat bepaalde ambities ten aanzien van het toeristennet nog niet zijn verwezenlijkt.

Het gratis mogen reizen met de Zeelandpas is een wens van de sector. Dit blijkt echter in de praktijk lastig te zijn omdat de Zeelandpas nog niet kan valideren (afwaarderen) zoals de OV-chipkaart dat wel kan.

Er is in 2015 als aanloop voor het dienstregelingjaar 2016 in opdracht van de provincie Zeeland wel met de betrokken stakeholders gesproken over mogelijkheden voor het toeristisch netwerk. De wil om dit netwerk te verbeteren is er nadrukkelijk wel. De toeristische sector vindt een adequaat toeristennetwerk belangrijk. Het accent daarbij hoeft niet per se op het hoogseizoen te liggen want juist in het voor- en naseizoen lijken er meer kansen te zijn voor een dergelijk specifiek netwerk. Er zijn dan minder gezinnen met kinderen en meer wandelaars en cultuurliefhebbers. Ook zou er meer aandacht voor het openbaar vervoer moeten komen bij grote evenementen. Deze zijn echter niet specifiek benoemd.

Vooralsnog is er geen overeenstemming over de wijze waarop een dergelijk netwerk opgezet en gefinancierd kan worden. De toeristische sector geeft aan graag mee te willen blijven denken over verdere mogelijkheden. Ook geeft zij aan het netwerk belangrijk te vinden.

4.4. Bevindingen inzake buurtbussen

Buurtbussen vervullen een specifieke rol in het reguliere openbaar vervoer. Het is een relatief goedkoop regulier bussysteem dat wordt gereden door vrijwilligers op klein materieel. Rolstoelers kunnen niet mee met buurtbussen. Buurtbussen rijden specifiek op werkdagen overdag op routes waar het reguliere openbaar vervoer al jaren gelden geen kansen meer bleek te hebben.

Uitbreiding van het buurtbusnetwerk zien de stakeholders niet zo zitten. Niet alleen omdat de buurtbusvertegenwoordigers geen nieuwe verbindingen zien waar de buurtbus nog een rol zou kunnen vervullen (onderhavige analyse wijst anders uit), maar ook omdat er in de gehele provincie al sprake is van relatief veel vrijwilligers. De buurtbusvertegenwoordigers geven aan dat het moeilijk zal worden om voor nieuwe projecten nog vrijwilligers te vinden: de kernen zijn klein, de onderlinge afstanden zijn relatief hoog. Dat verklaart volgens de vertegenwoordigers ook waarom er zo weinig nieuwe initiatieven zijn.



4.5. Bevindingen inzake de onderlinge samenwerking

Tijdens de interviews is ook aandacht gevraagd voor de wijze van samenwerking tussen de verschillende bij het openbaar vervoer betrokken partijen.

Zoals al eerder aangegeven is, wordt er in zijn algemeenheid een scheiding ervaren tussen het reguliere openbaar vervoer en de haltetaxi. De fysieke scheiding en het gebrek aan onderlinge communicatie maken dat een verdere integratie van haltetaxi en bus volgens de stakeholders op korte termijn ook niet te verwachten is. Wel staat de haltetaxi in de huidige opzet dichterbij het WMO-vervoer.

Goede afstemming tussen gemeenten en de provincie blijft een aandachtspunt. Bij de invoering van haltetaxi hadden de gemeenten een ander beeld dan dat het uiteindelijk is geworden. Gemeenten geven aan open te staan voor initiatieven vanuit de provincie, maar vragen daarbij aandacht voor een goede communicatie over en weer. Recente afspraken over een periodiek ambtelijk overleg voorafgaand aan het bestuurlijk overleg kunnen daarin voorzien.



5. Belangrijkste conclusies in relatie tot het provinciaal beleid

5.1. Realisatie van beleid

In zijn algemeenheid kan worden geconstateerd dat het reguliere netwerk voldoet en naar behoren functioneert. Er komen weinig knelpunten naar boven en het gebruik van het reguliere netwerk is voldoende. Er is een aantal verbeteringen denkbaar die in het volgend hoofdstuk nader worden benoemd. Geconcludeerd kan worden dat het provinciaal beleid is gerealiseerd. Het voorgeschreven netwerk bevat de verbindingen met de meeste reizigers en daarmee lijkt het aanbod van OV in Zeeland aan te sluiten bij de vraag.

De provincie wenst voor de onderzijde van de vervoermarkt een mobiliteitsgarantie. In de vorm van haltetaxi bestaat dat ook daadwerkelijk. Het is een vangnet (garantie voor mobiliteit) maar voldoet nog niet helemaal. In het volgend hoofdstuk wordt een aantal aanbevelingen gedaan om in het concept van haltetaxi een aantal verbeteringen door te voeren.

5.2. Effectiviteit in beleid

De doelstelling om het netwerk efficiënter te maken met een teruggang in budget van ongeveer 16% is gerealiseerd. Er is een grote groep reizigers die gebruik maakt van het reguliere netwerk en er is een mobiliteitsgarantie voor de reiziger die reist op momenten waar er in het algemeen weinig vraag is.

De doelstellingen die met het realiseren van het beleid behaald moesten worden (ongeveer 16% minder budget, een modulair opgebouwd regulier netwerk en een mobiliteitsvangnet) zijn gerealiseerd.

5.3. Doelmatigheid van beleid

De hoofddoelstelling van het nieuwe beleid was een verbindend netwerk, een vraaggericht netwerk en een vervoersysteem met een maatschappelijke functie. Dit is gerealiseerd: op hoofdlijnen is een goede balans gevonden tussen het reguliere netwerk en het oproepafhankelijke netwerk haltetaxi. Er zijn verbeteringen aan te brengen; er zijn lijnen die wellicht beter als regulier OV aangeboden kunnen worden en er zijn nog verdere optimaliseringsmogelijkheden in het reguliere netwerk. Het volgend hoofdstuk gaat daar gedetailleerder op in. Opgemerkt moet worden dat ook de aanvullende kernnetlijnen, die door Connexxion zijn ingevoerd aan deze balans hebben bijgedragen.



5.4. Input voor dienstregeling 2018

In de aanbevelingen wordt een aantal optimaliseringsmogelijkheden gegeven waarvan een deel in beginsel al bij een volgende dienstregelingwijziging gerealiseerd kan worden. De aanbeveling om op momenten met kleiner materieel te gaan rijden vergt meer tijd en verlangt een instroomprogramma.

Niet gekeken is naar de lijnvoering en routing. Wellicht zijn er in het verbindend netwerk nog mogelijkheden om lijnen meer te strekken en sneller te laten rijden. Het is aan Connexxion om hier gedetailleerd mee aan de slag te gaan.

Er is niet gekeken naar hiaten in het netwerk, maar de lijnennetkaart laat zien dat de belangrijkste bestemmingen, de grootste steden en de belangrijkste knooppunten in Zeeland met het reguliere openbaar vervoer bereikbaar zijn.



6. Aanbevelingen

6.1. Aanbevelingen reguliere netwerk

Algemeen:

- Aanbeveling is om het potentieel van het reguliere openbaar vervoer in Zeeland beter te benutten met inzet op het gebied van communicatie, marketing en promotie. Er liggen voldoende uitdagingen om meer te halen uit het reguliere openbaar vervoer (denk aan oa. grootverbruikcontracten, inspelen op evenementen). De basis daarvoor is aanwezig in de vorm van een provinciaal netwerk dat goed voldoet, maar zeker op onderdelen potentie heeft voor groei. De algemene landelijke tendens is dat drukke buslijnen drukker worden en rustige buslijnen rustiger. De insteek zou dus moeten zijn om drukke lijnen te promoten en de reizigers op de rustige lijnen te behouden. Immers: het kost meer moeite om een afgevallen reiziger terug te winnen dan een bestaande reiziger te behouden.
- Het verdient aanbeveling om gedetailleerder te kijken naar de frequentie van lijn 1. Lijn 1 is een verbindende lijn van knooppunt Oostburg naar knooppunt Terneuzen. Het voorzieningenniveau op deze verbinding is relatief hoog. Voor de oost-/ west relaties in Zeeuws Vlaanderen is deze verbinding overigens wel van belang.
- Aanbevolen wordt te zoeken naar een mogelijkheid om lijn 185 (Goes Station – Goes Ziekenhuis) meer renderend te maken. Het bedienen van het ziekenhuis is maatschappelijk gewenst, maar de verbinding kent op lijn 185 weinig instappers, en heeft een relatief hoog voorzieningenniveau. Betrek in de uitwerking ook spitslijn 225 en buurtbus 595.
- Onderzoek of lijn 6 (Terneuzen – Zelzate) en lijn 50 (Middelburg – Gent) geïntegreerd kunnen worden. Een gecombineerde route en exploitatieve integratie leiden tot lagere exploitatiekosten. Sluiskil kan dan mogelijk meegenomen worden in de exploitatie van buurtbuslijn 511 (Terneuzen – Sas van Gent).
- Onderzoek de robuustheid van de dienstregeling. Uit de interviews bleek een spanning tussen stiptheid (concessievoorschriften) en het wachten om een aansluiting te realiseren (klanttevredenheid).

Toeristisch netwerk:

- De uitdaging blijft om met de toeristische sector invulling te geven aan een toeristisch netwerk. Daarbij mag en bijdrage worden verwacht van alle betrokken partijen, de toeristische sector en Connexxion als vervoerder. Juist de samenwerking tussen partijen (die kan leiden tot een betaalbaar product, een brede communicatie en afstemming van vervoer bij evenementen) zal het toeristische netwerk aantrekkelijker maken;
- Benut bij het opzetten van een toeristisch netwerk de ruimte die het Programma van Eisen biedt.
- Zet op meerdere fronten specifieke marketing in voor het toeristisch netwerk. Connexxion speelt hierbij voor het openbaar busvervoer een leidende rol, maar de toeristische sector kan op meerdere manieren meehelpen het concept onder de aandacht van de doelgroep te brengen. Afstemming met evenementen, actieve marketing en promotie maken een toeristisch netwerk kansrijk en niet alleen in



het hoogseizoen. Juist in de aanloop en in de nadagen van het seizoen verandert de toeristische doelgroep (minder gezinnen met kinderen, meer wandelaars en recreanten), aan wie aantrekkelijke concepten kunnen worden aangeboden.

Spitsnetwerk:

- Analyseer spitslijn 225. De lijn heeft weinig reizigers en heeft paralleliteit met het buurtbusnetwerk. Weliswaar schrijft de concessie een exploitatie ook in de middagspits voor, maar mogelijk leidt integratie met de buurtbus tot meer efficiency.

Buurtbusnetwerk:

- Kijk in overleg met buurtbusverenigingen en Connexxion naar mogelijke optimalisering van de lijnvoering waar buurtbussen weinig instappers hebben (ruwweg minder dan 125). Denk daarbij primair aan de buurtbussen: 583 (Westkapelle – Veere) en 590 (Zierikzee – Zierikzee).

6.2. Aanbevelingen haltetaxi

- Communiceer duidelijker over het concept haltetaxi (waar en wanneer, wat zijn de spelregels);
- Stem de haltetaxihalten beter af op die van de bus, zodat een reiziger die op de heenreis met het reguliere OV reist, dat op de terugreis met haltetaxi ook kan doen.
- Zorg voor tijdige afstemming van de planningtool voor de haltetaxi op de dienstregeling van de bus, om te voorkomen dat beiden tegelijkertijd op hetzelfde traject rijden.

6.3. Aanbevelingen Haltetaxi versus regulier openbaar vervoer

- Van de voorgeschreven busverbindingen komen lijn 1, 50 en 108 in aanmerking voor omzetting naar haltetaxi in de avonduren (gebaseerd op aantal instappers per rit). Voor het weekend geldt dit voor lijn 50. Op basis van de huidige concessievoorschriften is deze omzetting echter niet aan de orde omdat de lijnen regulier gereden moeten worden.
- Op basis van het aantal instappers kunnen -met uitzondering van lijn 19 en 53- in beginsel alle lijnen uit het aanvullend kernnet in de avond toegevoegd worden aan haltetaxi. Het vereist wel een meer gedetailleerde studie naar de kosten, opbrengsten en derving (vanwege mogelijke vraaguitval) per lijn.
- Voor de zaterdag komen van het aanvullend kernnet de buslijnen 6, 27 en 185 in aanmerking voor omzetting naar haltetaxi.
- Voor de zondag geldt dat omzetting naar haltetaxi zinvol lijkt voor de lijnen 6 en 185 (aanvullend kernnet).
- Neem maatregelen om bij omzetting van reguliere buslijnen naar haltetaxi de vraaguitval te beperken, zodat de mobiliteitsgarantie ook daadwerkelijk wordt benut.



- Op basis van het aantal instappers (bijna 19.000 haltetaxigebruikers per jaar) kan in West Zeeuws-Vlaanderen onderzocht worden of deze reizigers niet efficiënter met een reguliere (buurt)buslijn vervoerd kunnen worden.

6.4. Overige aanbevelingen

Overweeg de inzet van kleiner materieel. Met name in de avonden en op zondag worden veel ritten met een grote bus gereden waar de inzet van kleiner materieel ook voldoet. Zolang deze kleinere bussen maar herkenbaar zijn als regulier openbaar vervoer is er niets mis met de inzet van klein materieel.



7. Bijlagen

Bijlage 1: Activiteit en doel stap in de onderzoeks aanpak

| Stap | activiteit |
|------|---|
| 1 | Inventarisatie van alle huidige vormen van openbaar vervoer: <ul style="list-style-type: none">• Reguliere netwerk kernnet• aanvullend kernnet• spitsnet• Buurtbussen• Haltetaxi• Toeristennetwerk• Scholierennetwerk |
| 2 | Interpretatie reguliere netwerk |
| 3 | Interpretatie van Haltetaxi |
| 4 | Analyse reguliere netwerk inclusief buurtbussen |
| 5 | Analyse Haltetaxi |
| 6 | Crossanalyse regulier versus haltetaxi |
| 7 | Aanbevelingen |
| 8 | Overleg Connexxion |
| 9 | Rapportage |



Bijlage 2: Lijst met geïnterviewde organisaties

De interviews met stakeholders zijn afgenomen met de volgende organisaties:

- Provincie Zeeland
- SWVO
- CVZV
- Gemeente Middelburg
- Gemeente Noord beveland
- Gemeente Veere
- Gemeente Hulst
- Gemeente Goes
- Reizigersvereniging Rover
- Prov. Overlegorgaan Samenw. Ouderenorganisaties
- Stichting Scholierenvervoer
- GVC
- St. Prov. Chronisch Zieken en Gehandicapten
- Het Klaverblad (samenwerkingsverband van ouderen- en gehandicaptenorganisaties)
- Hogeschool Zeeland
- Connexion
- Zeeuwse Vereniging Kleine kernen
- Toeristische uitvoeringsalliantie



Onderzoek naar vervoersarmoede: BEVINDINGEN - VROUWEN VAN 60 JAAR EN OUDER

In opdracht van:



Ruben de Cuyper
December 2016



Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
- 2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?**
- 3. Waar wonen de mensen die kampen met vervoersarmoede?**
- 4. Ervaren vervoersproblemen**
- 5. Voorzieningengebruik**
- 6. Gebruik van vervoermiddelen**
- 7. Conclusies**

1. Inleiding

Vervoersarmoede in Zeeland

Door schaalvergroting en het centreren van voorzieningen in steden en grotere dorpen zijn mensen soms minder goed in staat om voorzieningen in de woonomgeving te bereiken. Uit een eerdere verkenning blijkt dat er een kleine groep mensen bestaat die aan huis gebonden is^[1]. Daarnaast lijkt er een groep te zijn voor wie de beschikbare vervoersvormen niet optimaal functioneren en daardoor beperkt is in haar maatschappelijke participatie. De Provincie Zeeland heeft ZB| Planbureau gevraagd om een onderzoek te doen naar deze vervoersarmoede.

In dit onderzoek richten wij ons op vrouwen van 60 jaar en ouder die kampen met vervoersarmoede. Het aandeel 'vervoersarmen' is in deze categorie relatief groot^[1,2]. De vragen die hier worden beantwoord zijn:

- (1) Hoe groot is de vervoersarmoede in Zeeland?
- (2) Waar wonen de mensen die kampen met vervoersarmoede en welke achtergrondkenmerken hebben zij?
- (3) Waarom kunnen vervoersarmen hun gewenste reizen niet altijd maken?
- (4) Welke voorzieningen gebruiken zij en welke voorzieningen wensen zij te gebruiken?
- (5) Welke vervoersmogelijkheden heeft deze groep ondanks de vervoersproblemen die zij ondervinden?

Vervoersarmoede

(vrouwen van 60 jaar en ouder)





2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?


Ruim 7.500 vrouwen ervaren een structureel vervoersprobleem

Ruim 7.500 vrouwen in Zeeland die 60 jaar of ouder zijn kunnen regelmatig openbare voorzieningen niet bereiken vanwege structurele vervoersproblemen.

Deze categorie vrouwen is groter dan de categorie vrouwen die geen vervoermiddel tot de beschikking heeft. Zo werd de totale groep zonder vervoermiddelen eerder geschat op 1% van de Zeeuwse bevolking tussen 18 en 65 jaar (ongeveer 2.500 personen)^[1]. Van deze groep zou ongeveer 70% vrouw zijn en zou 59% 60 jaar en ouder zijn.

Niet alleen vrouwen zonder vervoermiddelen kampen dus regelmatig met problemen om voorzieningen te bereiken. Ook vrouwen die wel een vervoermiddel hebben kunnen regelmatig voorzieningen niet bereiken die zij wel zouden willen bereiken.

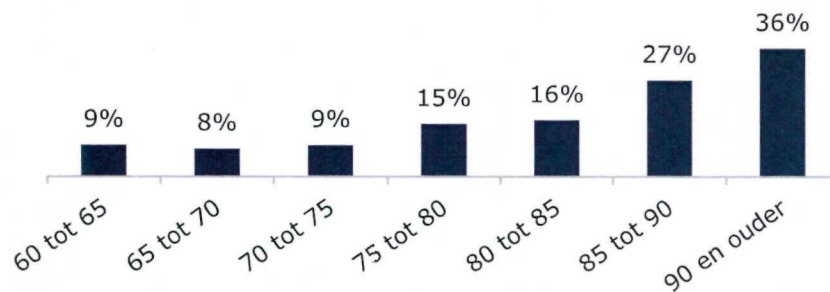
Figuur 2.1: Aandeel vrouwen dat regelmatig voorzieningen niet kan bereiken vanwege structurele vervoersproblemen, oftewel vrouwen met vervoersarmoede (in procenten)

Mensen die regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken vanwege structurele vervoersproblemen worden door de Provincie Zeeland aangeduid als 'relatieve vervoersarmen'. Daarnaast bestaat er ook 'absolute vervoersarmoede'. Dit zijn de mensen die geen vervoermiddel hebben en daardoor aan huis gebonden zijn. In dit onderzoek richten wij ons, tenzij anders vermeld, op de relatieve vervoersarmoede in Zeeland.

Structurele vervoersproblemen vooral bij vrouwen van hoge leeftijd, met laag inkomen en slechte gezondheid, maar het meest bij vrouwen die afhankelijk zijn van anderen.

Figuur 2.2: Aandeel vervoersarmoede naar leeftijd (in procenten)



Figuur 2.3: Aandeel vervoersarmoede naar inkomen (in procenten)




De kans op het hebben van een structureel vervoersprobleem neemt toe met de leeftijd. Van de 60 tot 75-jarige vrouwen heeft ongeveer 9% te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij de 75 tot 85-jarige vrouwen ligt dit percentage rond de 15. Boven de 85 jaar is er een aanzienlijke stijging van het aandeel vrouwen met structurele vervoersproblemen waarneembaar. Zo heeft 27% van de vrouwen tussen de 86 en 90 jaar te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij de vrouwen van 91 jaar en ouder is dit zelfs 36%. Dit resultaat sluit aan bij eerder onderzoek waarbij is gebleken dat vervoersproblemen toenemen als mensen ouder zijn.

Verder zien wij een samenhang tussen structurele vervoersproblemen en de mate waarin men kan rondkomen van het maandelijkse huishoudinkomen. Ruim één op de vier vrouwen die aangeeft moeilijk of zeer moeilijk rond te kunnen komen van het inkomen heeft te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij vrouwen die makkelijk of zeer makkelijk kunnen rondkomen met het inkomen is dit 9%.


Structurele vervoersproblemen vooral bij vrouwen van hoge leeftijd, met laag inkomen en slechte gezondheid, maar het meest bij vrouwen die afhankelijk zijn van anderen.

De gezondheid van de vrouwen hangt sterk samen met het hebben van vervoersproblemen. Zo heeft 25% van de respondenten die de eigen gezondheid als slecht of matig beoordeelt te maken met structurele vervoersproblemen. Dit in vergelijking tot 6% van de respondenten die de gezondheid als goed of zeer goed beoordeelt. Ook voor een wmo-indicatie vinden we een dergelijk verschil: 35% van de respondenten met een wmo-indicatie heeft te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij respondenten zonder wmo-indicatie is dit 8%.

Ook respondenten die met hun gezondheid niet in staat zijn om geheel zelfstandig ergens naar toe te gaan blijken vaker te maken te hebben met structurele vervoersproblemen. Van de vrouwen die zelfstandig kunnen reizen heeft 10% een dergelijk probleem. Bij vrouwen die niet zelfstandig ergens naartoe kunnen gaan is dit 40%.



35% van de vrouwen met een wmo-indicatie heeft te maken met structurele vervoersproblemen. Dit in vergelijking tot 8% van de vrouwen zonder wmo-indicatie.



25% van de vrouwen die de eigen gezondheid als slecht of matig beoordeelt kampt met structurele vervoersproblemen. Bij vrouwen met een goede of zeer goede gezondheid is dit 6%.

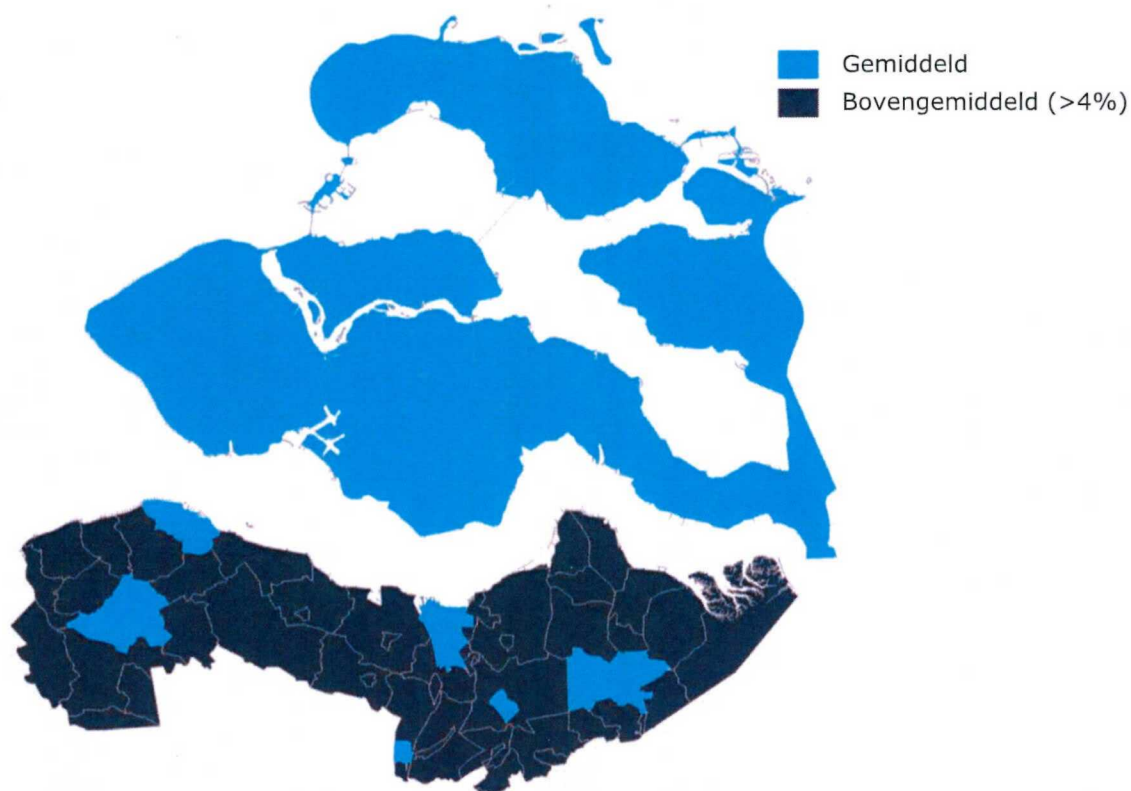
3. Waar wonen de mensen die kampen met vervoersarmoede?

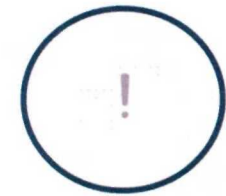
Kans op structurele vervoersproblemen het grootst in niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen.

Vrouwen woonachtig in niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen hebben vaker te maken met structurele vervoersproblemen.

In de rest van Zeeland vinden wij geen verschillen tussen woonregio's wat betreft het aandeel vrouwen met een structureel vervoersprobleem.

Figuur 3: vervoersarmoede naar woonwijk, geschatte percentages gebaseerd op een logistisch regressie model^[4]





4. Ervaren vervoersproblemen

Beperkte eigen vervoermogelijkheden, te hoge reiskosten en beperkte hulp van anderen zijn de voornaamste vervoersproblemen

De structurele vervoersproblemen die vrouwen ervaren zijn divers. Het meest genoemde probleem is het niet of beperkt kunnen beschikken over een eigen vervoermiddel. Andere redenen die veelvuldig worden genoemd zijn: te hoge reiskosten, beperkte hulp van anderen, frequentie van het OV en te lange reistijd.

Ongeveer 11% van de vrouwen met een structureel vervoersprobleem geeft een overige reden voor het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen. Onder deze categorie vallen redenen als het afhankelijk zijn van anderen om ergens naartoe te gaan, het ontbreken van openbaar vervoer in de buurt en het hebben van lichamelijke beperkingen.

Vrouwen die wonen in stedelijke wijken kampen even vaak met structurele vervoersproblemen als vrouwen die wonen in niet-stedelijke wijken.

Figuur 4.1: Vervoersproblemen van de vrouwen met vervoersarmoede (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

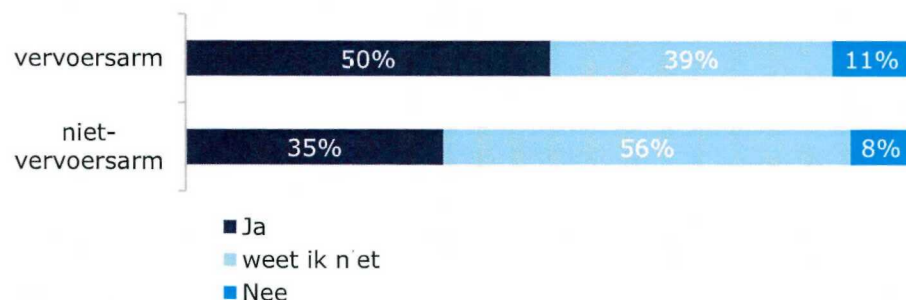


Aandeel vrouwen met een structureel vervoersprobleem dat geen OV-halte in de buurt heeft en weinig kennis heeft van vervoer op afspraak is groot

Figuur 4.2: is er een OV-halte in de buurt?

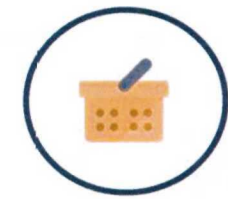


Figuur 4.3: Kan in de woonplaats gebruik worden gemaakt van vervoer op afspraak (zoals haltetaxi / regiotaxi / zonetaxi)?



Het aandeel vrouwen met structurele vervoersproblemen zonder OV-halte in de buurt is relatief hoog. Het ontbreken van OV-haltes in de buurt kan een verklaring zijn voor de ervaren vervoersproblemen. Bijna één op de zes vrouwen met een structureel vervoersprobleem geeft aan dat er geen OV-halte is in de woonbuurt. Bij vrouwen die niet te maken hebben met een structureel vervoersprobleem is dit 9%.

Daarnaast is het aandeel vrouwen met structurele vervoersproblemen dat niet op de hoogte is van de mogelijkheden van vervoer op afspraak ook relatief hoog. Ongeveer twee op de vijf vrouwen weten niet of er vervoer op afspraak gebruikt kan worden in de woonplaats. Bij vrouwen zonder structurele vervoersproblemen zijn dat er nog meer: ruim de helft.



5. Voorzieningengebruik

Minder winkelen, uitstapjes en verenigingsactiviteiten, meer huisarts en ziekenhuisbezoek

Vrouwen die een structureel vervoersprobleem ervaren hebben regelmatig moeite om voorzieningen te bereiken. Welke voorzieningen gebruiken zij? En welke voorzieningen wensen zij vaker te gebruiken?

Wij zien dat vrouwen met een structureel vervoersprobleem minder winkelen, uitgaansgelegenheden bezoeken en verenigingsactiviteiten ondernemen dan vrouwen zonder een structureel vervoersprobleem. Wel geven zij aan vaker de huisarts en het ziekenhuis te bezoeken. Het zijn dus meer de ontspannende uitstapjes die niet gemaakt (kunnen) worden.

Figuur 5.1: Huidig voorzieningengebruik. Hogere score = frequenter gebruik^[5]

| Vrouwen met vervoersarmoede (versus vrouwen zonder vervoersarmoede) | |
|--|--|
| Winkels voor dagelijkse boodschappen | Overige winkels |
| 3,6 (3,9) | 2,3 (2,9) |
| Religieuze diensten | Huisarts |
| | 1,8 (1,6) |
| Sport en vrijetijd | Uitgaansgelegenheden (o.a. restaurants en cafés) |
| | 1,7 (1,9) |
| 1,6 (1,8) | Ziekenhuis |
| | 1,5 (1,4) |

Significant minder vaak dan niet-vervoersarmen

Significant vaker dan niet-vervoersarmen.

Geen significant verschil

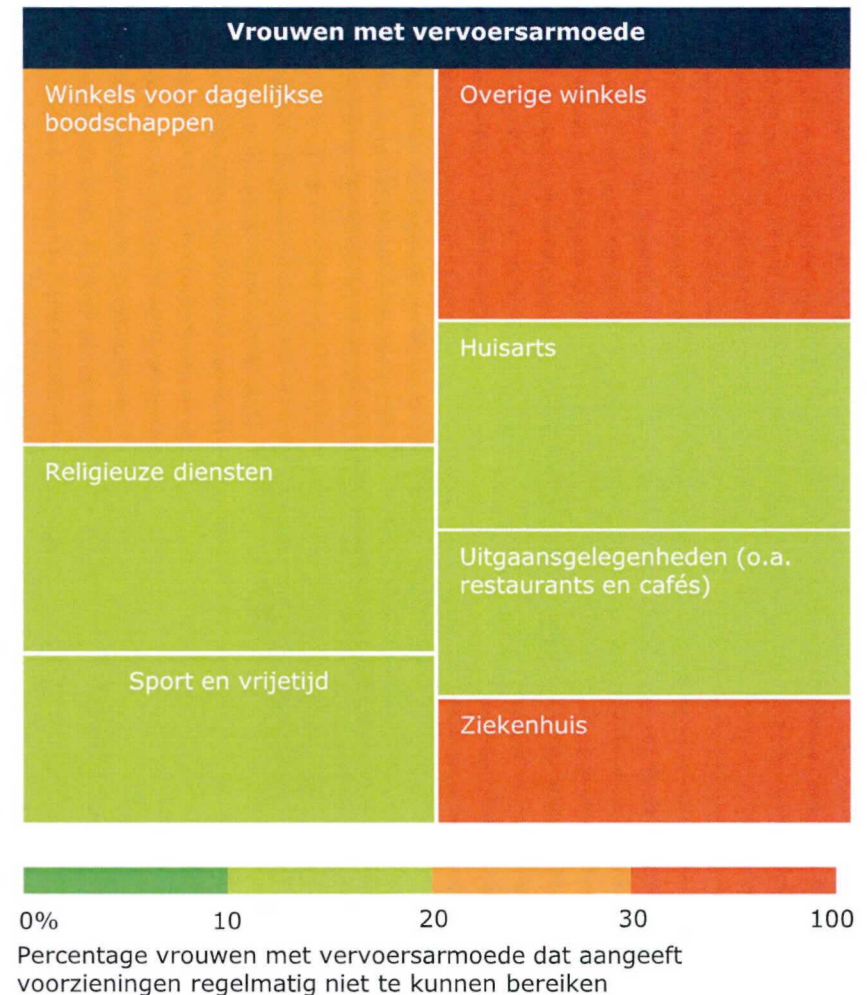
Gewenst voorzieningengebruik: winkels en het ziekenhuis wil men beter kunnen bereiken

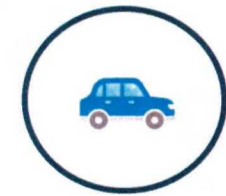
De meeste vrouwen die kampen met een structureel vervoersprobleem wensen winkels en het ziekenhuis vaker te gebruiken. Dit zijn namelijk de voorzieningen die zij regelmatig niet kunnen bereiken. Ruim één op de vier vrouwen met een structureel vervoersprobleem (27%) kan winkels voor dagelijkse boodschappen regelmatig niet bereiken. Bijna de helft van de vrouwen met een structureel vervoersprobleem kan de overige winkels en het ziekenhuis regelmatig niet bereiken.

Het percentage vrouwen dat regelmatig de huisarts niet kan bereiken ligt een stuk lager. Hetzelfde geldt voor het percentage vrouwen dat moeite heeft met het bereiken van religieuze diensten, uitgaansgelegenheden en sport- en vrijetijdsvoorzieningen.

21% van de vrouwen met een structureel vervoersprobleem geeft aan een andere voorziening regelmatig niet te kunnen bereiken. Het betreft hier met name voorzieningen voor culturele activiteiten (o.a. musea en concerten) en familie- en vriendenbezoek.

Figuur 5.2: Gewenst voorzieningengebruik





6. Gebruik van vervoermiddelen

Het autobezit onder vrouwen met een structureel vervoersprobleem is opvallend groot

Welke vervoermiddelen gebruiken vrouwen met een structureel vervoersprobleem? En over welke vervoermiddelen hebben zij de beschikking?

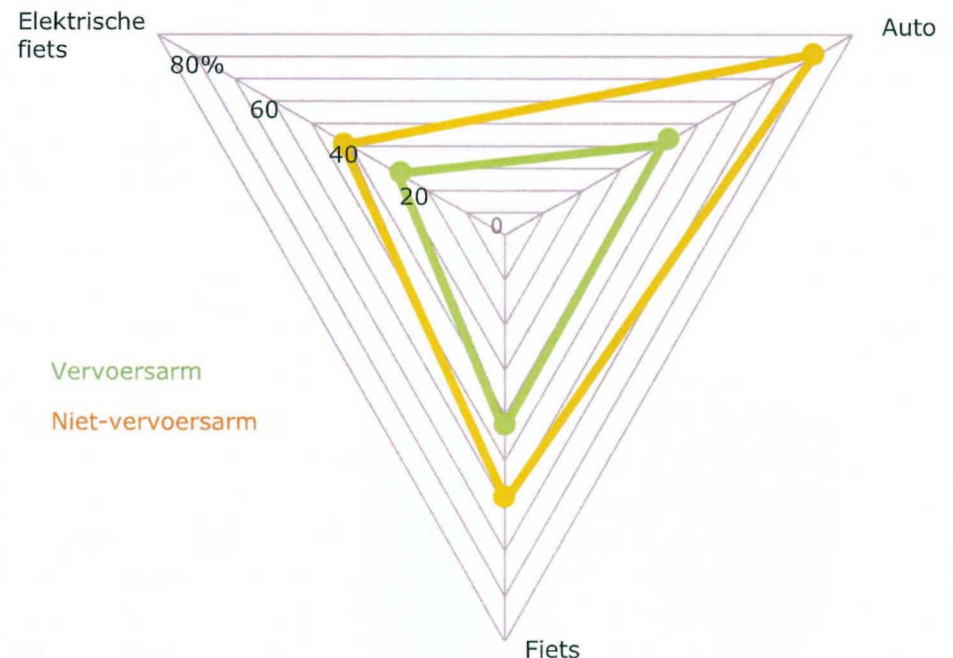
Twee op de vijf vrouwen met een structureel vervoersprobleem zijn in het bezit van een auto.

Verder heeft ongeveer één op de vier vrouwen met een structureel vervoersprobleem een elektrische fiets en hebben twee op de vijf vrouwen een niet-elektrische fiets.

Het percentage vrouwen dat in bezit is van een eigen vervoermiddel is een stuk lager bij vrouwen met een structureel vervoersprobleem dan bij vrouwen zonder structurele vervoersproblemen.

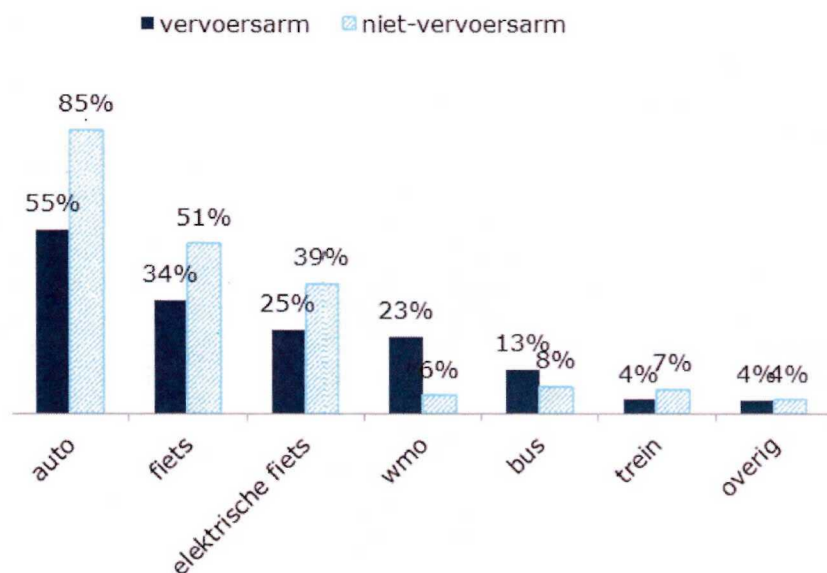
Vrouwen met een structureel vervoersprobleem bezitten nauwelijks andere eigen vervoermiddelen (zoals een motor, bromfiets of snorfiets).

Figuur 6.1: Bezit van eigen vervoermiddelen, opgesplitst naar vrouwen met vervoersarmoede en vrouwen zonder vervoersarmoede (in procenten)



Het gebruik van de auto en het wmo-vervoer is bij vrouwen met structurele vervoersproblemen groot

Figuur 6.2: Gebruik van vervoermiddelen (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



Naast het in bezit zijn van een auto, maken ook relatief veel vrouwen met een structureel vervoersprobleem gebruik van een auto. Het percentage ligt weliswaar lager dan bij vrouwen zonder een structureel vervoersprobleem, maar ook zij gebruiken in meerderheid een auto (als passagier of als bestuurder).

Vrouwen met structurele vervoersproblemen zijn vaker aangewezen op de bus of het wmo-vervoer. Bij vrouwen met een structureel vervoersprobleem ligt het percentage gebruikers van het wmo-vervoer op 23; bij vrouwen zonder structureel vervoersprobleem ligt dit op 6%.

Welke vervoersproblemen ervaren vrouwen die de auto en/of het wmo-vervoer gebruiken? Beide vervoermiddelen kunnen immers de mobiliteit van de gebruikers vergroten.

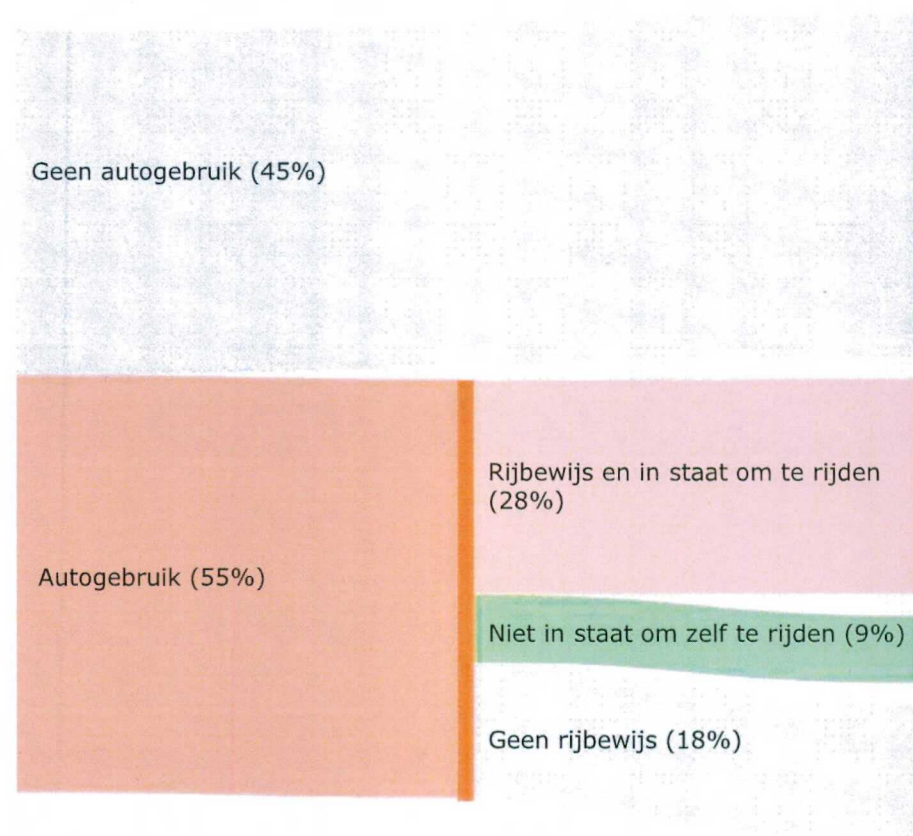
Noot. Ongeveer 7% van de vrouwen van 60 jaar en ouder heeft geen rijbewijs, beschikt niet over een auto, rijdt nooit met iemand mee, gebruikt nooit het openbaar vervoer en gebruikt nooit vervoer op afspraak. De provincie omschrijft dit als 'absolute' vervoersarmoede. Het percentage Zeeuwen met absolute vervoersarmoede is eerder geschat op 1% voor de gehele Zeeuwse bevolking tussen 18 en 65 jaar^[1].

Autogebruikers met name beperkt door te lange reistijden; wmo-gebruikers beperkt door te hoge reiskosten

Een verdere opsplitsing van de autogebruikers maakt duidelijk dat ruim één op de vier vrouwen (28%) met een structureel vervoersprobleem een auto gebruikt, in het bezit is van een rijbewijs en in staat is om te rijden. De voornaamste reden dat zij regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken is een te lange reistijd. De andere autogebruikers zijn vanwege de gezondheid niet meer in staat om te rijden of hebben zelf geen rijbewijs.

De vervoersproblemen zijn ook bekeken voor vrouwen met een structureel vervoersprobleem die wmo-vervoer gebruiken. Onder deze groep zijn de hoge reiskosten de voornaamste reden dat voorzieningen regelmatig niet bereikt kunnen worden.

Figuur 6.3: Structurele vervoersproblemen en autogebruik (in procenten)



7. Conclusies

Omvang van het probleem. In totaal kunnen ongeveer 7.500 vrouwen van 60 jaar en ouder regelmatig voorzieningen niet bereiken vanwege structurele vervoersproblemen (13% van de vrouwen in deze leeftijdsgroep). Dit zijn er aanzienlijk meer dan het aantal personen zonder vervoermiddel dat in eerder onderzoek is geschat voor de totale Zeeuwse populatie op 1.500. Blijkbaar ondervinden ook mensen met een vervoermiddel regelmatig problemen bij het bereiken van voorzieningen.

Wie zijn het? Vrouwen op leeftijd, die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen en gezondheidsproblemen hebben. Met name vrouwen die vanwege hun gezondheid afhankelijk zijn van anderen kampen met structurele vervoersproblemen.

Waar wonen ze? De vrouwen die in niet-stedelijke gebieden van Zeeuws-Vlaanderen wonen hebben vaker te maken met structurele vervoersproblemen dan vrouwen in de rest van de provincie. In de Oosterschelderegio en Walcheren kampen vrouwen in niet-stedelijke wijken even vaak met structurele vervoersproblemen als vrouwen in de stedelijke wijken.

Redenen voor de vervoersarmoede. De belangrijkste reden die door de vrouwen wordt gegeven voor het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen is dat zij geen of beperkt eigen vervoer hebben. Ook worden te hoge reiskosten en beperkte hulp van anderen vaak genoemd als oorzaak. We zien verder dat het aandeel vrouwen dat geen OV-halte in de buurt heeft relatief groot is. Ook hebben twee op de vijf vrouwen met een structureel vervoersprobleem weinig kennis van de mogelijkheden die er zijn met vervoer op afspraak.

Voorzieningengebruik. Een structureel vervoersprobleem gaat veelal ten koste van winkelbezoek, uitstapjes en verenigingsactiviteiten. De vrouwen met een structureel vervoersprobleem wensen winkels en het ziekenhuis vaker te kunnen bereiken.

Vervoermiddelengebruik. Het aantal autogebruikers en gebruikers van wmo-vervoer is relatief groot onder de vrouwen met structurele vervoersproblemen. Van de autogebruikers is ongeveer de helft niet in staat om zelf te rijden en rijdt daarom mee als passagier. De andere helft geeft aan regelmatig voorzieningen niet te kunnen bereiken vanwege te lange reistijden. Onder gebruikers van wmo-vervoer zijn te hoge reiskosten de voornaamste reden van het regelmatig niet kunnen bereiken van voorzieningen.

Noten

[1] Bakker, E. & Van Kooten, P. (2010). Integratie Openbaar- en Doelgroepenvervoer Zeeland (IODZ). Resultaten eerste meting klanttevredenheid. Middelburg: ZB| Planbureau.

[2] Smit, A. & Clement, H. (2013). Mobiliteit en bereikbaarheid themarapport. Middelburg: ZB| Planbureau.

[3] Totaal aantal vrouwen in Zeeland van 60 jaar en ouder is 58.857. De verdeling van het aantal vrouwen per gemeente in deze leeftijdsgroep is: Borsele: 2.958, Goes: 5.899, Hulst: 4.420, Kapelle: 1.679, Middelburg: 7.236, Noord-Beveland: 1.260, Reimerswaal: 2.536, Schouwen-Duiveland: 5.807, Sluis: 4.284, Terneuzen: 8.991, Tholen: 3.184, Veere: 3.709 en Vlissingen: 6.894. Cijfers verkregen via CBS Statline.

[4] Percentages zijn geschat met een logistische regressie analyse waarbij is gecontroleerd voor de leeftijd, het inkomen, de gezondheid en een wmo-indicatie van de respondent. Resultaten van deze analyse staan in Bijlage B.

[5] Antwoordcategorieën: 1 'zelden of nooit'; 2 'minder dan één keer per maand'; 3 'tenminste één keer per maand'; 4 'tenminste één keer per week'.

Bijlage A. Onderzoeksopzet en -methode

Om een beeld te krijgen van de vervoersarmoede in Zeeland, is in juli van dit jaar een enquête uitgezet onder een aselechte steekproef van 5.255 vrouwen van 60 jaar en ouder. De respondenten hadden de mogelijkheid om de enquête digitaal of schriftelijk in te vullen. Bij het trekken van de steekproef is nauw samengewerkt met de 13 Zeeuwse gemeenten. Het aantal vrouwen dat per gemeente is benaderd voor het onderzoek staat in verhouding tot het aantal vrouwen van 60 jaar en ouder dat woonachtig is in de gemeente. De grootte van de steekproef is zo bepaald dat betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden over het aantal vrouwen met een structureel vervoersprobleem per gemeente. Uiteindelijk hebben 1.910 vrouwen meegedaan aan het onderzoek en bedraagt de respons 36%.

In de gemeente Veere en de gemeente Noord-Beveland lag de respons het hoogst; in beide gemeenten deed 44% van de vrouwen mee aan het onderzoek. In de gemeenten Goes, Tholen en Terneuzen lag de respons met 33% het laagst. Vrouwen die in Nederland zijn geboren en vrouwen die ouder zijn dan 60, maar jonger zijn dan 75, zijn licht oververtegenwoordigd in de steekproef. In de analyses wordt hier rekening mee gehouden door de data te wegen.

De respondenten zijn in de enquête onder andere gevraagd naar de 4-digit postcode van hun woonadres. Op basis van deze 4-digit postcode is de woongemeente van de respondenten bepaald. De postcodegebieden zijn ook gebruikt om kenmerken van de woonomgeving te koppelen aan de data die voor dit onderzoek zijn verzameld. De gekoppelde gegevens van de woonomgeving zijn verkregen via het CBS.

Figuur A: Respons, opgesplitst naar woongemeente

| | Aantal vrouwen benaderd voor onderzoek | Aantal respondenten | Respons |
|-----------------------------|--|---------------------|---------|
| Borsele | 255 | 92 | 36% |
| Goes | 514 | 168 | 33% |
| Hulst | 400 | 135 | 34% |
| Kapelle | 160 | 60 | 38% |
| Middelburg | 640 | 263 | 41% |
| Noord-Beveland | 108 | 47 | 44% |
| Reimerswaal | 235 | 79 | 34% |
| Schouwen-Duiveland | 520 | 186 | 36% |
| Sluis | 390 | 132 | 34% |
| Terneuzen | 800 | 262 | 33% |
| Tholen | 290 | 97 | 33% |
| Veere | 323 | 141 | 44% |
| Vlissingen | 620 | 219 | 35% |
| Woongemeente niet opgegeven | | 29 | |
| Totaal | 5.255 | 1.910 | 36% |

Bijlage B. Logistisch regressiemodel

Figuur B: Verband tussen mate van stedelijkheid en vervoersarmoede; logistische regressie analyse (1=vervoersarm; 0=niet-vervoersarm)

| | Zeeland totaal | | Oosterschelderegio | | Zeeuws-Vlaanderen | | Walcheren | |
|---|----------------|-----------|--------------------|-----------|-------------------|-----------|-----------|-----------|
| | b | SE(b) | b | SE(b) | b | SE(b) | b | SE(b) |
| Regio (Oosterschelderegio=ref.) | | | | | | | | |
| Zeeuws-Vlaanderen | 0,306 | 0,202 | | | | | | |
| Walcheren | 0,195 | 0,206 | | | | | | |
| Woont in.. (sterk tot zeer sterk stedelijk wijk=ref.) | | | | | | | | |
| ..matig tot weinig stedelijke wijk | 0,243 | 0,222 | -0,151 | 0,432 | 1,044 | 0,578 | 0,230 | 0,327 |
| ..niet-stedelijke wijk | 0,313 | 0,218 | 0,145 | 0,351 | 1,161 | 0,586 * | -0,072 | 0,388 |
| Leeftijd | 0,032 | 0,010 ** | 0,046 | 0,018 * | 0,018 | 0,019 | 0,037 | 0,018 * |
| Inkomen (1-3) | -0,494 | 0,132 *** | -0,627 | 0,220 ** | -0,307 | 0,230 | -0,594 | 0,243 * |
| Heeft goede tot zeer gezondheid (0-1) | -1,266 | 0,180 *** | -1,392 | 0,316 *** | -1,624 | 0,312 *** | -0,673 | 0,324 * |
| Heeft wmo-indicatie (0-1) | 0,630 | 0,207 ** | 0,083 | 0,363 | 0,336 | 0,394 | 1,449 | 0,349 *** |
| Intercept | -3,001 | 0,836 *** | -3,451 | 1,440 * | -2,656 | 1,633 | -3,416 | 1,341 * |
| N ^[a] | 1717 | | 665 | | 473 | | 579 | |

*= $p < 0,05$; **= $p < 0,01$; ***= $p < 0,001$

[a] 193 respondenten met missende waarden



Onderzoek naar vervoersarmoede: BEVINDINGEN – STUDENTEN VAN HET MBO

In opdracht van:



Ruben de Cuyper
December 2016



Bijlage 3

Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?
3. Waar wonen de studenten die kampen met vervoersarmoede?
4. Ervaren vervoersproblemen
5. Voorzieningengebruik
6. Gebruik van vervoermiddelen
7. Conclusies

1. Inleiding

Vervoersarmoede onder MBO-studenten

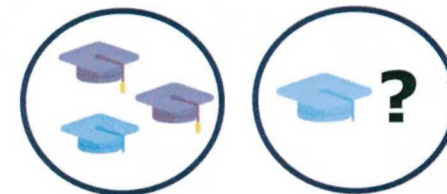
Vervoersarmoede kan worden opgesplitst in vervoersarmoede in absolute zin en vervoersarmoede in relatieve zin. Onder vervoersarmoede in absolute zin verstaat de Provincie Zeeland: mensen die geen vervoermiddel hebben en daardoor vaak aan huis gebonden zijn. Onder vervoersarmoede in relatieve zin wordt verstaan dat mensen regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken, omdat zij structurele vervoersproblemen ervaren. In dit onderzoek richten wij ons specifiek op de relatieve vervoersarmoede bij studenten van het middelbaar beroepsonderwijs (MBO). Cijfers over absolute vervoersarmoede komen in paragraaf 6 aan de orde.

De vragen die hier worden beantwoord zijn:

- (1) Hoe groot is de (relatieve) vervoersarmoede onder MBO-studenten in Zeeland?
- (2) Waar wonen de studenten die kampen met vervoersarmoede en welke achtergrondkenmerken hebben zij?
- (3) Waarom kunnen studenten hun gewenste reizen niet altijd maken?
- (4) Welke voorzieningen gebruiken zij en welke voorzieningen wensen zij te gebruiken?
- (5) Welke vervoersmogelijkheden hebben de studenten met structurele vervoersproblemen?

Studenten van Scalda en studenten van het Hoornbeek College zijn voor dit onderzoek benaderd. ZB heeft eerder in opdracht van de Provincie Zeeland de vervoersarmoede onder vrouwen van 60 jaar en ouder in kaart gebracht^[1].





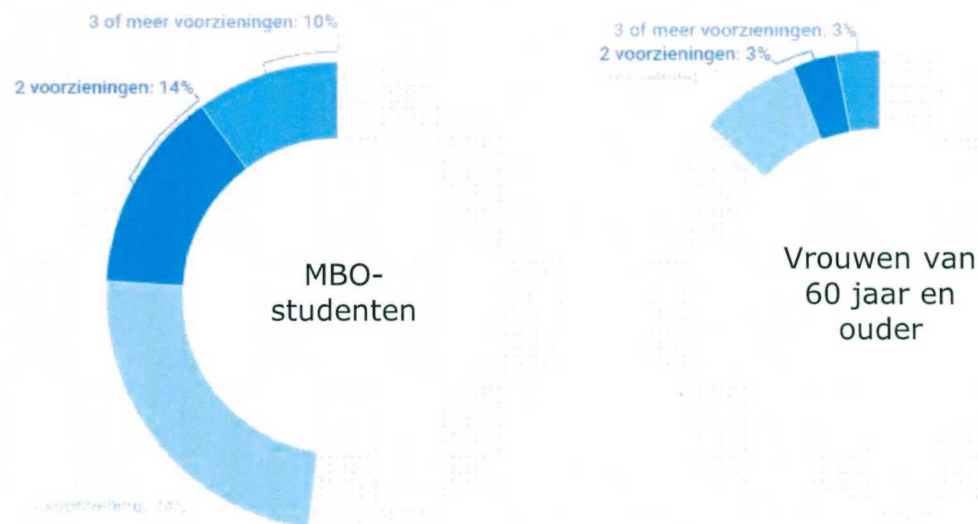
2. Vervoersarmoede: hoe groot is het probleem en wie hebben er mee te maken?

Bijna de helft van de MBO-studenten heeft te maken met een structureel vervoersprobleem

Op het middelbaar beroepsonderwijs kampt 48% van de studenten met een structureel vervoersprobleem. In absolute aantallen gaat het om ruim 4.700 studenten die regelmatig voorzieningen niet kunnen bereiken vanwege ervaren vervoersproblemen^[2].

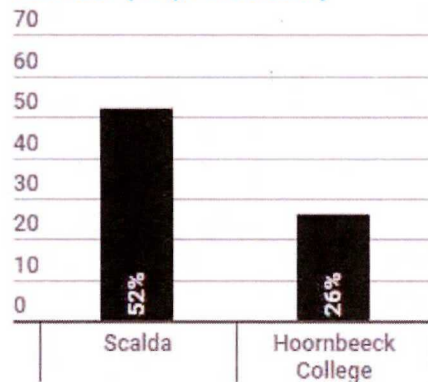
De vervoersarmoede is groter bij MBO-studenten dan bij vrouwen van 60 jaar en ouder. Uit een eerder onderzoek van ZB is gebleken dat 13% van de Zeeuwse vrouwen van 60 jaar en ouder een structureel vervoersprobleem ervaart^[1]. Een mogelijke verklaring voor dit grote verschil is dat studenten over het algemeen actiever zijn en daardoor vaker naar voorzieningen toe gaan. Hierdoor is de kans dat zij vervoersproblemen ondervinden ook groter. Een andere verklaring kan zijn dat veel studenten (nog) niet in het bezit zijn van een rijbewijs en een (eigen) auto, en bovendien nog weinig te besteden hebben. Hierdoor is het voor hen mogelijk lastiger om op eigen gelegenheid een voorziening te bereiken dan voor vrouwen van 60 jaar en ouder.

Figuur 2.1: Aandeel dat regelmatig één of meerdere voorzieningen niet kan bereiken vanwege structurele vervoersproblemen, oftewel studenten met vervoersarmoede (in procenten)

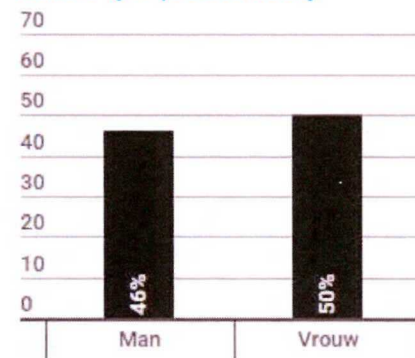


Het profiel van de studenten met een structureel vervoersprobleem: school, sekse, leeftijd, inkomen en gezondheid

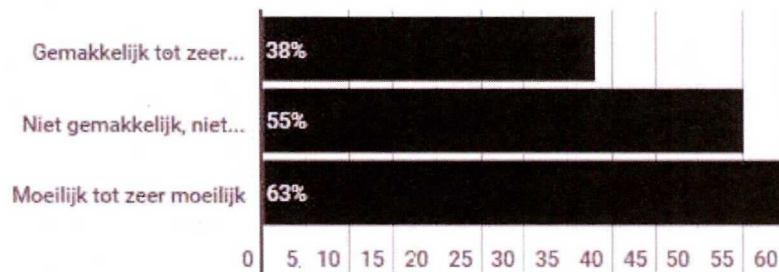
Figuur 2.2: Aandeel vervoersarmoede naar school (in procenten)



Figuur 2.3: Aandeel vervoersarmoede naar sekse (in procenten)

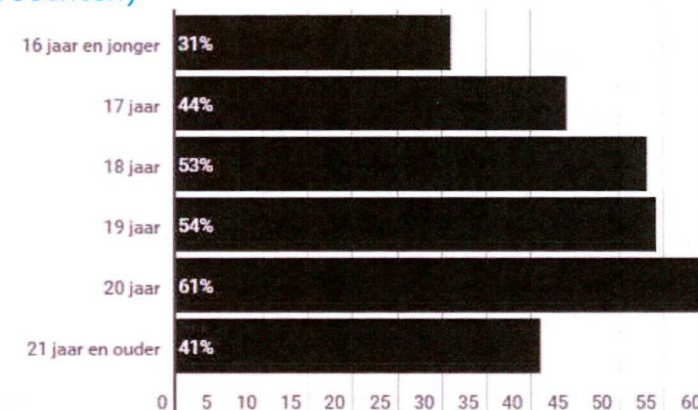


Figuur 2.5: Aandeel vervoersarmoede naar rondkomen van inkomen (in procenten)



Opvallend is dat met name studenten tussen de 18 en 20 jaar kampen met een structureel vervoersprobleem. Vanaf 17 jaar mag men rijexamen doen en vanaf 18 jaar mag met zonder begeleiderspas een rijbewijs aanvragen. Waarom ervaren de 18 tot 20-jarigen dan toch vaker vervoersproblemen? Een verklaring kan zijn dat studenten die hun rijbewijs hebben behaald, ook meer wensen te reizen: voorzieningen lijken nu immers makkelijker bereikbaar. Ook zitten zij in een leeftijdsfase waarin zij meer gebruik van voorzieningen willen en moeten maken. Bijvoorbeeld omdat zij willen uitgaan of omdat zij hun stage beginnen. Het ontbreken van geld of van een (eigen) auto kan echter alsnog tot structurele vervoersproblemen leiden. Dit zijn middelen die studenten van 21 jaar en ouder doorgaans vaker hebben. Verder zien wij dat Scalda-studenten en studenten die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen vaker te maken hebben met structurele vervoersproblemen.

Figuur 2.4: Aandeel vervoersarmoede naar leeftijd (in procenten)

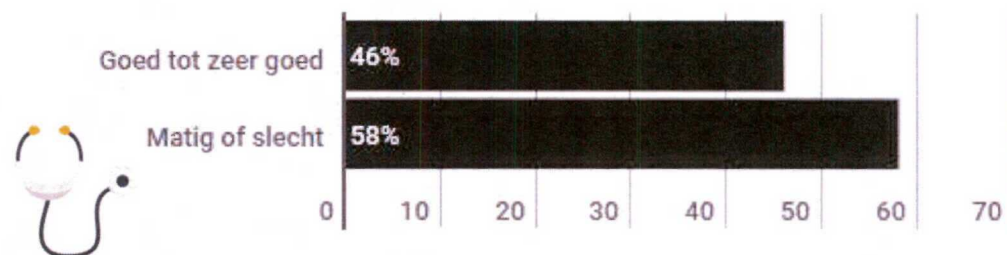


Het profiel van de studenten met een structureel vervoersprobleem: school, sekse, leeftijd, inkomen en gezondheid

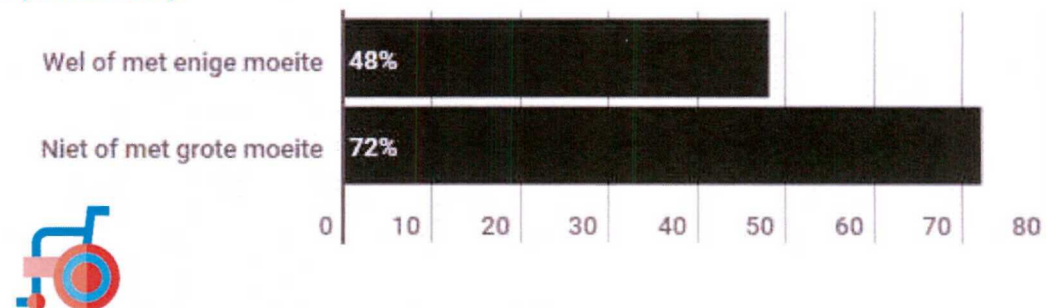
Van de studenten die de eigen gezondheid als matig of slecht beoordelen heeft 58% te maken met een structureel vervoersprobleem. Bij studenten die de gezondheid als goed of zeer goed beoordelen is dit lager: 46%. Ook studenten die niet of met grote moeite zelfstandig kunnen reizen vanwege hun gezondheid ervaren regelmatig problemen bij het bereiken van voorzieningen. Let wel: het gaat hier om slechts een klein aantal studenten (<2%, oftewel minder dan 150 studenten die niet of met grote moeite zelfstandig kunnen reizen).

De resultaten die we hier vinden voor inkomen en gezondheid komen overeen met bevindingen in het onderzoek naar vrouwen van 60 jaar en ouder. Ook onder deze groep werd gevonden dat een structureel vervoersprobleem vooral voorkomt bij vrouwen met een laag inkomen en een slechte gezondheid.

Figuur 2.5: Aandeel vervoersarmoede naar ervaren gezondheid (in procenten)



Figuur 2.6: Aandeel vervoersarmoede naar zelfstandig kunnen reizen (in procenten)



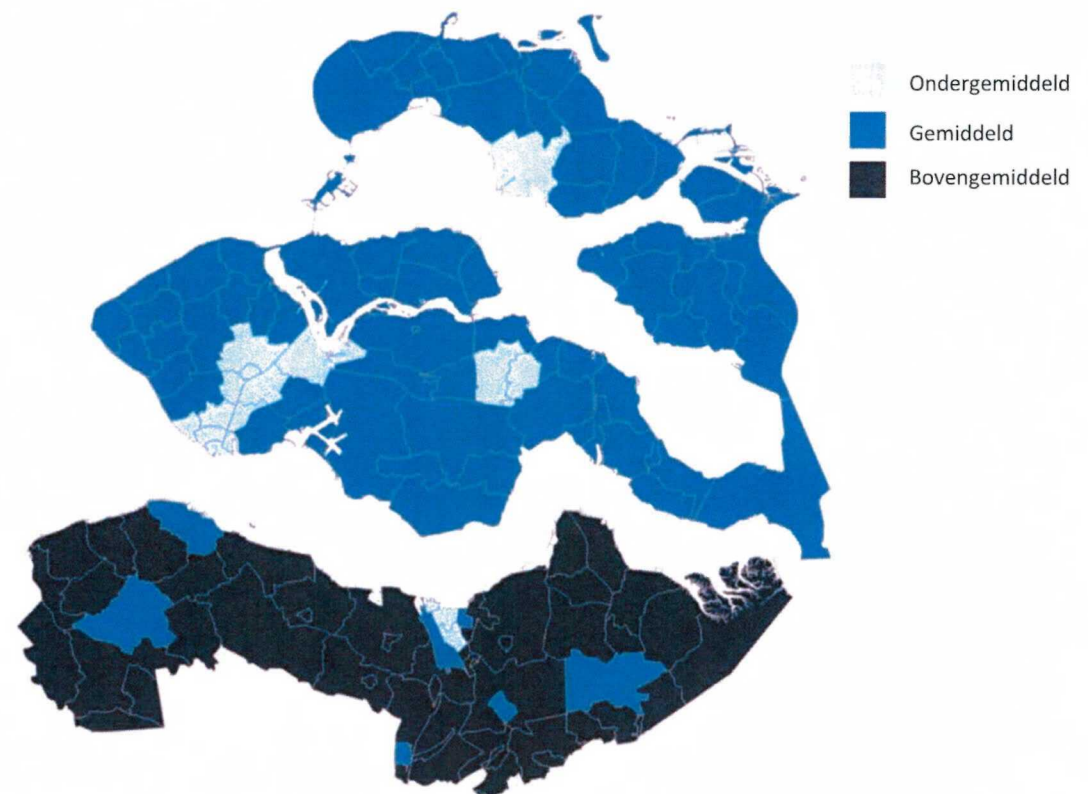
3. Waar wonen de studenten die kampen met vervoersarmoede?

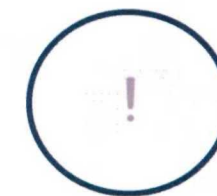
Studenten uit Zeeuws-Vlaanderen hebben het vaakst te maken met structurele vervoersproblemen

MBO-studenten die in de niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen wonen hebben het vaakst te maken met een structureel vervoersprobleem. Ongeveer twee op de drie studenten ondervindt daar regelmatig problemen om voorzieningen te bereiken. In de meest stedelijke wijken is het aandeel studenten met een structureel vervoersprobleem het laagst (variërend van 17 tot 31%).

Studenten van Scalda die uit Zeeuws-Vlaanderen komen en wonen in niet-stedelijk gebied ervaren vaker een structureel vervoersprobleem dan Scalda-studenten die uit andere regio's van Zeeland komen. Bij studenten van het Hoornbeek College vinden we dergelijke regionale verschillen niet.

Figuur 3: Vervoersarmoede naar woonwijk, geschatte percentages gebaseerd op een logistisch regressie model^[4]





4. Ervaren vervoersproblemen

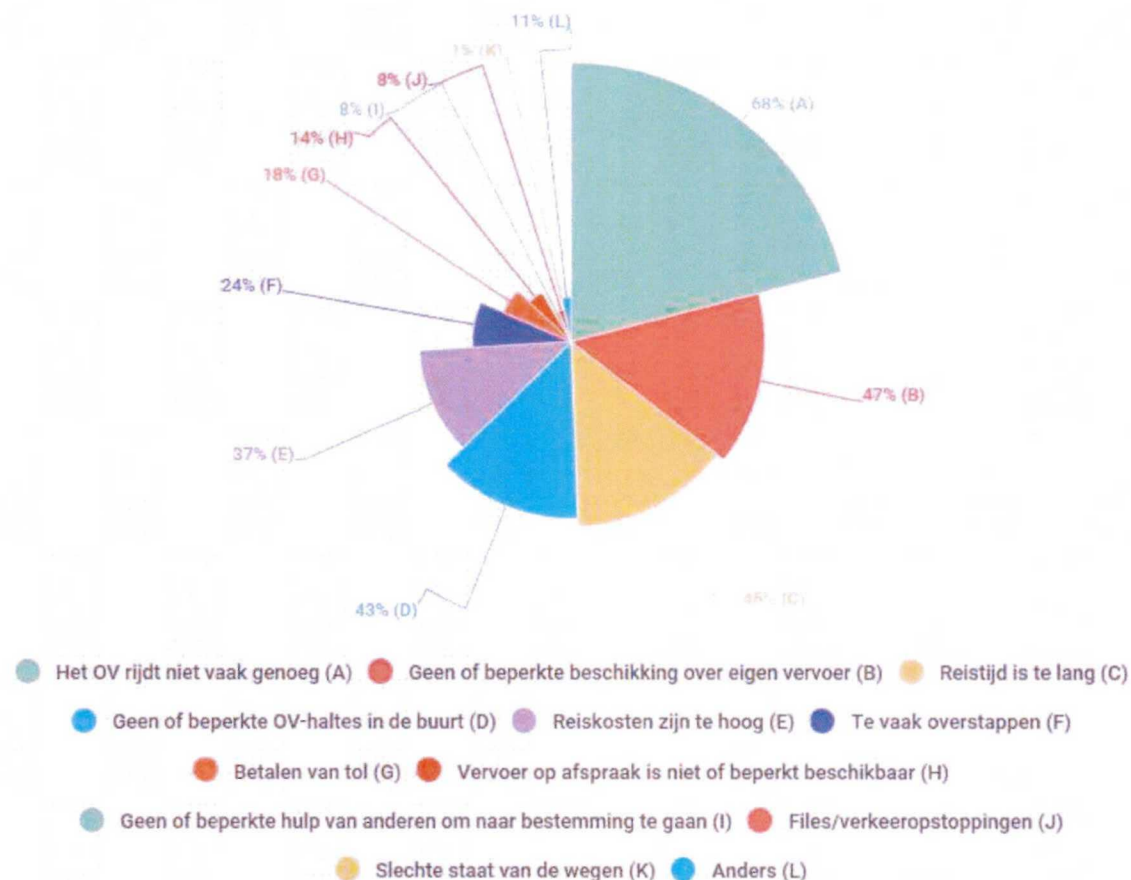
'Het OV rijdt niet vaak genoeg'

De structurele vervoersproblemen waar MBO-studenten mee kampen zijn divers. Het voornaamste probleem is dat bussen, treinen en ander openbaar vervoer niet of beperkt rijden naar de gewenste bestemmingen. Dit probleem wordt door 68% van de studenten met een structureel vervoersprobleem genoemd. Andere belangrijke problemen zijn: het niet of beperkt beschikken over eigen vervoer, een te lange reistijd, het beperkte aantal OV-haltes in de buurt en te hoge reiskosten.

Studenten van Scalda en studenten van het Hoornbeek College ervaren grotendeels dezelfde problemen.

Binnen de categorie 'anders' zijn de meest genoemde problemen: drukte in het openbaar vervoer en het niet punctueel of met vertraging rijden van het openbaar vervoer. Veel van de oorzaken van vervoersarmoede zijn dus OV-gerelateerd.

Figuur 4.1: Redenen voor de ervaren vervoersarmoede van de studenten (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



Voor studenten met vervoersarmoede is de bereikbaarheid van de school minder belangrijk bij hun schoolkeuze

Het is opvallend dat studenten die de bereikbaarheid van school minder belangrijk vinden bij hun schoolkeuze, ook vaak studenten zijn die een structureel vervoersprobleem hebben. In vergelijking met studenten zonder structurele vervoersproblemen, laten zij hun schoolkeuze vaker leiden door het advies van vrienden en bekenden en het aantal aangeboden stageplekken.

Zowel studenten van Scalda als studenten van het Hoornbeek College hechten veel waarde aan de kwaliteit van het onderwijs bij de schoolkeuze. Voor studenten van Scalda is daarnaast de bereikbaarheid van de school belangrijk in hun afweging om te kiezen voor een school. Voor studenten van het Hoornbeek College speelt met name de religieuze grondslag van de school een belangrijke rol bij de schoolkeuze.

Figuur 4.2: Redenen om te kiezen voor school en opleiding (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



*=significant verschillend

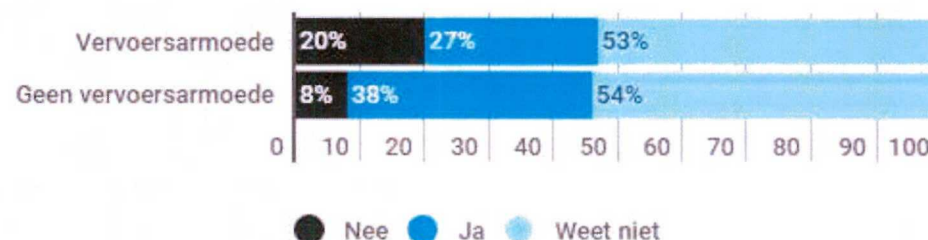
Weinig OV-haltes in de buurt, beperkte kennis over vervoer op afspraak en autodeelsystemen

Studenten met een structureel vervoersprobleem weten vaak niet of vervoer op afspraak mogelijk is in hun woonbuurt. Ook zijn zij vaak niet bekend met de mogelijkheden van autodeelsystemen (peer-2-peer carsharing). In beide gevallen ligt het percentage studenten dat dit niet weet boven de 50 procent. Een aanzienlijk deel van de studenten met een structureel vervoersprobleem heeft geen OV-halte in de buurt (15%).

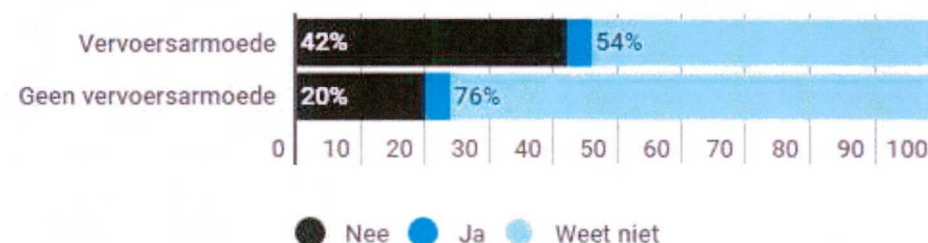
Figuur 4.5: Is er een OV-halte in de buurt?



Figuur 4.3: Kan in de woonplaats gebruik worden gemaakt van vervoer op afspraak (zoals NS zonetaxi, haltetaxi, regiotaxi)?



Figuur 4.4: Kan in de woonplaats gebruik worden gemaakt van een autodeelsysteem?



5. Voorzieningengebruik

Minder winkelen en naar de kerk, meer stage en huisarts

Studenten met een structureel vervoersprobleem gebruiken doorgaans dezelfde voorzieningen als studenten zonder structurele vervoersproblemen. Zo gaan zij even vaak naar school, gaan zij even vaak naar uitgaansgelegenheden en gaan zij even vaak naar sportvoorzieningen of vrijetijdsclubs. Wel gaan zij minder vaak naar winkels en religieuze diensten. De huisarts en stageplek worden door studenten met een structureel vervoersprobleem vaker bezocht.

Het is mogelijk dat studenten met name vervoersproblemen ondervinden bij voorzieningen die zij vaak gebruiken. Het is de verwachting dat hoe vaker men een voorziening gebruikt, hoe groter de kans dat men ook wel eens een probleem ondervindt om de voorziening te bereiken.

Figuur 5.1: Voorzieningengebruik in de afgelopen maand.
Hogere score = frequenter gebruik^[5]

Studenten met vervoersarmoede (versus studenten zonder vervoersarmoede)

| | School | Sport en vrijetijd | Uitgaansgelegenheden |
|---------------------|------------------|--------------------|----------------------|
| | 3,5 (3,5) | 2,1 (2,1) | 2,1 (2,0) |
| Stageplek | 2,3 (2,1) | | |
| Winkels | 2,3 (2,5) | | |
| Religieuze diensten | | 1,3 (1,5) | |
| Huisarts | | 1,3 (1,2) | |

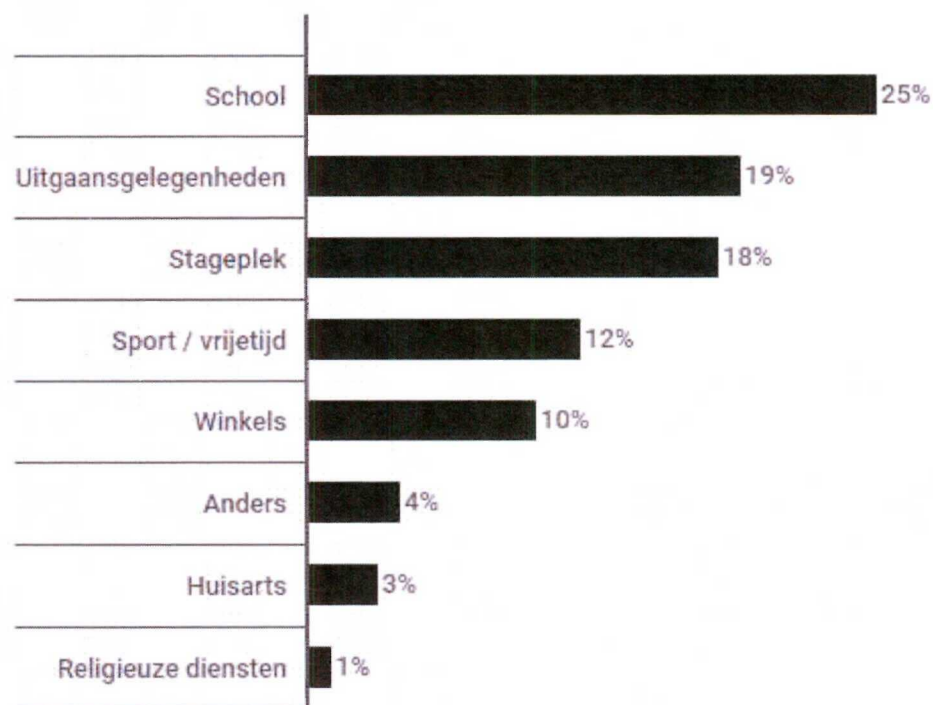
Significant minder vaak

Vooral problemen bij het bereiken van school, uitgaansgelegenheden en stage

Het klopt dat voorzieningen die men vaak gebruikt, ook vaak voorzieningen zijn die men regelmatig niet kan bereiken. Een kwart van alle studenten geeft aan de school regelmatig niet te kunnen bereiken. Ook uitgaansgelegenheden (zoals cafés en restaurants) kunnen regelmatig niet worden bereikt. Hetzelfde geldt voor de stageplek van de studenten.

Onder de categorie 'anders' vallen diverse bestemmingen. De meest genoemde bestemmingen in deze categorie zijn vrienden, familie, partner, en een bijbaan.

Figuur 5.2: Voorzieningen die regelmatig niet bereikt kunnen worden en die studenten vaker wensen te bereiken (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)

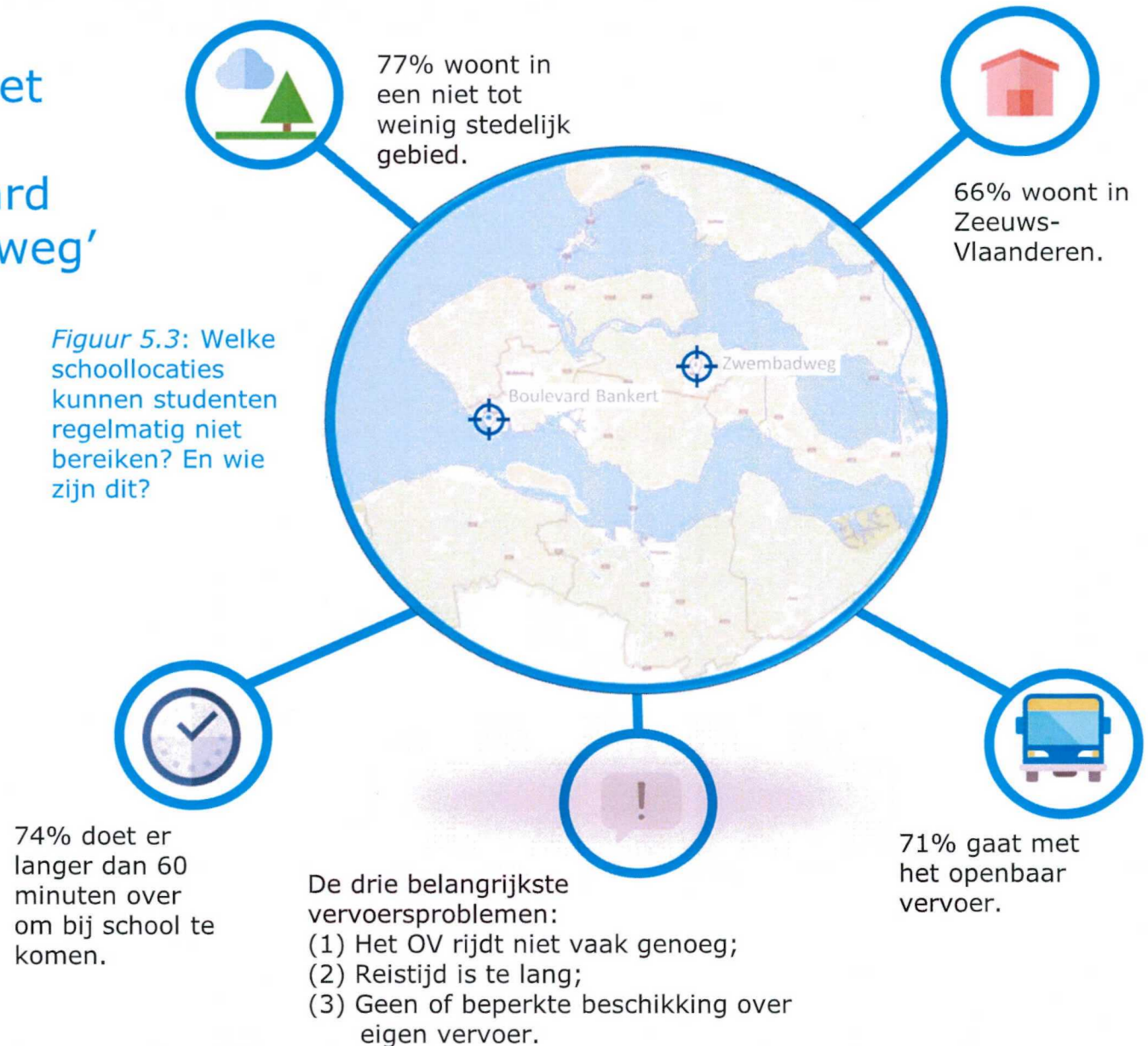


Vooraf problemen bij het bereiken van de schoollocaties 'Boulevard Bankert' en 'Zwembadweg' (Scalda)

Scalda-studenten die onderwijs krijgen aan de Boulevard Bankert en de Zwembadweg geven significant vaker aan dat zij hun school regelmatig niet kunnen bereiken. Dit zijn vooral studenten die komen uit Zeeuws-Vlaanderen, wonen in weinig stedelijk gebied, die met het OV reizen, en die langer dan een uur onderweg zijn naar school.

Deze studenten wijten het structurele vervoersprobleem naar school vooral aan een lage frequentie van het OV, een te lange reistijd en het niet of beperkt beschikken over eigen vervoer.

Figuur 5.3: Welke schoollocaties kunnen studenten regelmatig niet bereiken? En wie zijn dit?



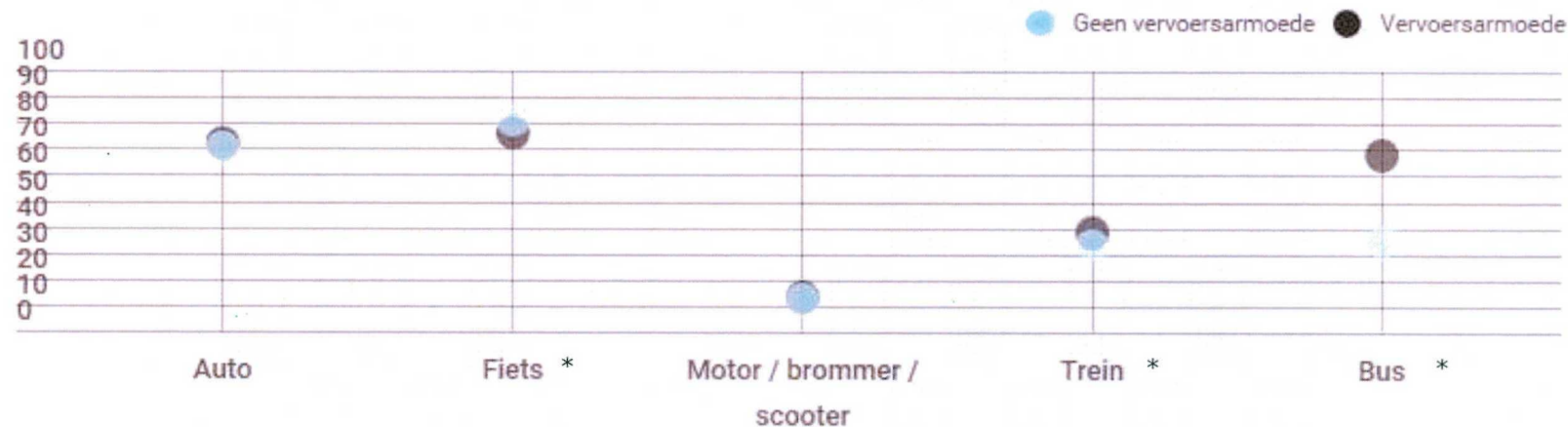


6. Gebruik van vervoermiddelen

Busgebruikers hebben vaker een structureel vervoersprobleem

Studenten met een structureel vervoersprobleem gebruiken vaker de bus dan studenten zonder structureel vervoersprobleem. Ook de trein wordt significant vaker gebruikt door studenten met een structureel vervoersprobleem. Het gebruik van eigen vervoermiddelen is ongeveer gelijk. Veel studenten gebruiken regelmatig een auto of een fiets om ergens naartoe te gaan.

Figuur 6.1: Gebruik van vervoermiddelen (in procenten, meerdere antwoorden mogelijk)



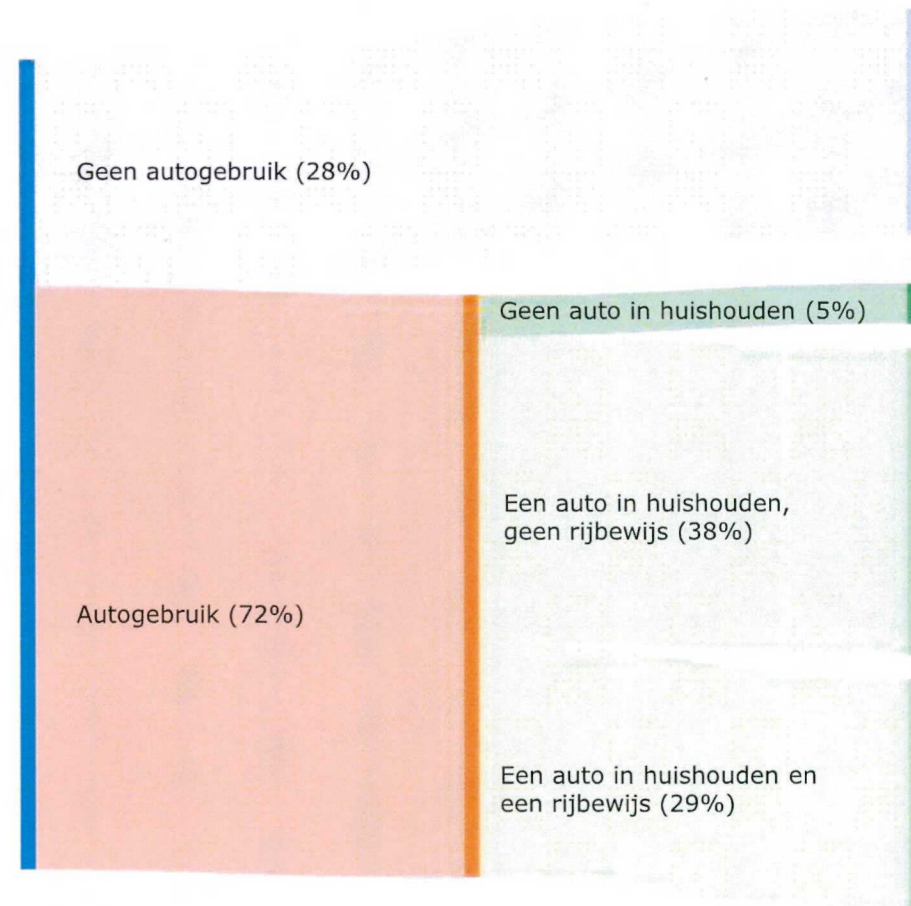
*=significant verschillend

Noot. Ongeveer 1,5% van de studenten heeft geen rijbewijs, beschikt niet over een auto, rijdt nooit met iemand mee, gebruikt nooit het openbaar vervoer en gebruikt nooit vervoer op afspraak. De provincie omschrijft dit als 'absolute' vervoersarmoede. Dit percentage sluit aan bij eerder onderzoek naar vervoersarmoede waaruit bleek dat 1% van de Zeeuwse bevolking tussen 18 en 65 jaar kampt met absolute vervoersarmoede^[6].

Ook studenten met een auto zeggen dat zij afhankelijk zijn van het openbaar vervoer

Opvallend is dat 29% van de studenten met een structureel vervoersprobleem een auto gebruikt, een rijbewijs heeft en beschikt over een auto in het huishouden. Met een auto voor de deur en de mogelijkheid om met de auto te rijden zou het verwacht kunnen worden dat de studenten flexibel zijn wat betreft de reizen die zij kunnen maken. Ook deze studenten wijten echter hun structurele vervoersproblemen met name aan het OV. Zo kunnen zij naar eigen zeggen regelmatig voorzieningen niet bereiken, omdat er te weinig OV rijdt, te weinig OV-haltes zijn en/of de reistijd te lang is.

Figuur 6.2: Studenten met vervoersarmoede en autogebruik (in procenten)



7. Conclusies

Omvang van het probleem. Bijna de helft van de MBO-studenten kan regelmatig voorzieningen niet bereiken, omdat zij een structureel vervoersprobleem hebben. In totaal gaat het bij Scalda en het Hoornbeek College om ruim 4.700 studenten die met deze (relatieve) vervoersarmoede kampen.

Wie zijn het? Studenten tussen de 18 en 20 jaar, met een minder goede gezondheid en die moeilijk kunnen rondkomen van hun inkomen. Studenten van Scalda hebben vaker te maken met structurele vervoersproblemen dan studenten van het Hoornbeek College.

Waar wonen ze? Vooral in de niet-stedelijke wijken van Zeeuws-Vlaanderen. Dit werd eerder ook gevonden in onderzoek naar vervoersarmoede bij vrouwen van 60 jaar en ouder. MBO-studenten in de meest stedelijke gebieden van Zeeland hebben het minst vaak te maken met een structureel vervoersprobleem. Het zijn met name studenten van Scalda die regelmatig problemen ervaren als ze uit Zeeuws-Vlaanderen komen en in niet-stedelijk gebied wonen.

Redenen voor de vervoersarmoede. De belangrijkste reden voor de vervoersarmoede onder studenten is dat bussen, treinen en andere openbaar vervoer niet of beperkt rijden naar voorzieningen. Het beperkt aantal OV-haltes in de woonbuurt wordt ook vaak genoemd als oorzaak van de vervoersproblemen die men structureel ervaart. Opvallend is dat studenten weinig kennis hebben van het reguliere openbaar vervoer en nieuwe vervoerinitiatieven, zoals autodeelsystemen en peer-2-peer carsharing.

Voorzieningengebruik. Studenten ervaren vooral problemen bij het bereiken van school, hun stageplek en uitgaansgelegenheden. Studenten die school regelmatig niet kunnen bereiken zijn studenten uit Zeeuws-Vlaanderen, die wonen in niet-stedelijk gebied en doorgaans met het OV reizen. Studenten van Scalda ervaren met name problemen als zij de schoollocaties Boulevard Bankert (Vlissingen) en Zwembadweg (Goes) willen bereiken.

Vervoermiddelengebruik. Studenten die reizen met het openbaar vervoer hebben vaak een structureel vervoersprobleem. Het zijn vooral busreizigers die regelmatig kampen met vervoersproblemen.

Noten

[1] De Cuyper, R.H. (2016). Onderzoek naar vervoersarmoede: bevindingen – vrouwen van 60 jaar en ouder. Middelburg: ZB| Planbureau.

[2] In september 2016 stonden in totaal 715 studenten ingeschreven bij het Hoornbeeck College; bij Scalda waren dit 9.128 MBO-studenten. Het aantal studenten met vervoersarmoede is berekend op basis van het totaal aantal ingeschreven studenten op deze scholen (=9.843)

[3] De studenten zijn specifiek gevraagd naar het regelmatig niet kunnen bereiken van de volgende voorzieningen: school, stageplek, winkels, huisarts, sportvoorzieningen en vrijetijdsclubs, uitgaansgelegenheden en religieuze diensten (o.a. kerk en moskee). De studenten hadden ook de mogelijkheid om andere voorzieningen te noemen.

[4] Percentages zijn geschat met een logistische regressie analyse waarbij is gecontroleerd voor geslacht, leeftijd, inkomen, gezondheid en school van de studenten. Resultaten van deze analyse staan in Bijlage B.

[5] Antwoordcategorieën: 1 'niet'; 2 'tenminste één keer per maand'; 3 'tenminste één keer per week'; 4 '(bijna) dagelijks'.

[6] Bakker, E. & Van Kooten, P. (2010). Integratie Openbaar- en Doelgroepenvervoer Zeeland (IODZ). Resultaten eerste meting klanttevredenheid. Middelburg: ZB| Planbureau.

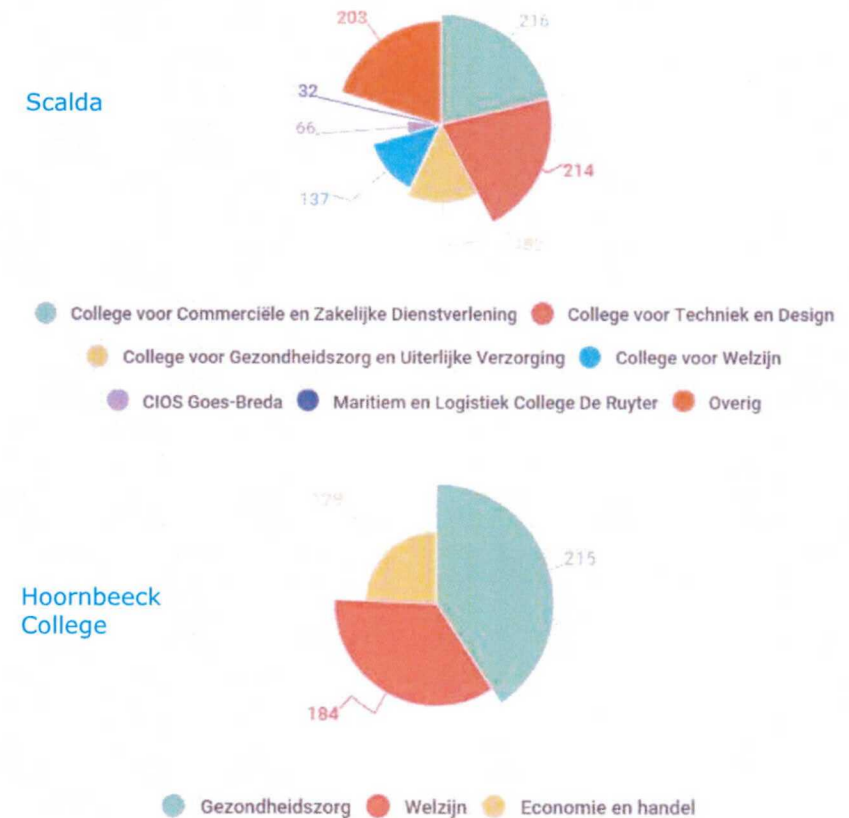
Bijlage A. Onderzoeksopzet en -methode

In opdracht van de Provincie Zeeland heeft ZB| Planbureau in september van 2016 een digitale vragenlijst uitgezet onder studenten van het middelbaar beroepsonderwijs (MBO). Alle studenten van Scalda en het Hoornbeeck College zijn gevraagd om mee te doen aan het onderzoek. In totaal hebben 1.548 studenten deelgenomen: 1.020 studenten van Scalda en 528 studenten van het Hoornbeeck College. De respons bij Scalda lag op 11%; bij het Hoornbeeck College lag de respons op 74%. Uit eerdere ervaringen van Scala blijkt dat de respons bij digitale vragenlijsten die intern worden verstuurd doorgaans rond de tien procent is. Voor het opstellen en het afnemen van de digitale vragenlijst is nauw samengewerkt met beide scholen. In figuur A staat het aantal deelnemende studenten per college / opleiding weergegeven.

Onder de deelnemers zijn vrouwen, studenten van 17 jaar en jonger en studenten van het Hoornbeeck College oververtegenwoordigd. De data zijn onder andere gewogen voor deze kenmerken zodat betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden over gehele groep MBO-studenten. Andere kenmerken die zijn meegenomen in de weging zijn: geboorteland en opleidingsrichting van de studenten.

Het woongebied van de studenten is bepaald op basis van de vier cijfers van de postcode van het woonadres. Gegevens over de stedelijkheid van het woongebied zijn verkregen via CBS Statline.

Figuur A: Studenten per college/opleiding in onderzoek (in absolute aantallen)



Bijlage B. Logistisch regressiemodel

Figuur B: Verband tussen mate van stedelijkheid en vervoersarmoede; logistische regressie analyse (1=vervoersarm; 0=niet-vervoersarm)

| | Zeeland totaal | | Oosterschelderegio | | Zeeuws-Vlaanderen | | Walcheren | |
|---|----------------|-----------|--------------------|-----------|-------------------|-----------|-----------|-----------|
| | b | SE(b) | b | SE(b) | b | SE(b) | b | SE(b) |
| Regio (Oosterschelderegio=ref.) | | | | | | | | |
| Zeeuws-Vlaanderen | 0,619 | 0,177 *** | | | | | | |
| Walcheren | -0,049 | 0,177 | | | | | | |
| Woont in.. (matig tot zeer sterk stedelijk wijk=ref.) | | | | | | | | |
| ..weinig stedelijke wijk | 0,904 | 0,204 *** | 1,400 | 0,400 *** | 0,843 | 0,311 ** | 0,337 | 0,429 |
| ..niet-stedelijke wijk | 1,441 | 0,178 *** | 1,775 | 0,347 *** | 1,412 | 0,299 *** | 1,231 | 0,315 *** |
| Hoornbeek College (0-1) | -1,390 | 0,167 *** | -1,723 | 0,226 *** | -0,952 | 0,549 | -0,901 | 0,319 ** |
| Vrouw (0-1) | 0,266 | 0,146 | 0,404 | 0,238 | 0,274 | 0,243 | 0,026 | 0,297 |
| Leeftijd | -0,055 | 0,023 * | -0,065 | 0,036 | -0,015 | 0,054 | -0,074 | 0,045 |
| Inkomen (1-3) | -0,708 | 0,105 *** | -0,828 | 0,155 *** | -0,533 | 0,201 ** | -0,774 | 0,216 *** |
| Heeft goede tot zeer gezondheid (0-1) | -0,419 | 0,172 * | -0,715 | 0,275 ** | -0,295 | 0,316 | -0,206 | 0,317 |
| Intercept | 1,957 | 0,585 *** | 2,448 | 0,882 ** | 1,320 | 1,236 | 2,415 | 1,132 * |
| N ^[a] | 1222 | | 556 | | 345 | | 321 | |

*= $p < 0,05$; **= $p < 0,01$; ***= $p < 0,001$

[a] 326 respondenten met missende waarden