

**Aan:**

Dhr. A.J. Van der Maas, gedeputeerde Mobiliteit Zeeland  
Mevr. J.G. Smit, wethouder verkeer Schouwen-Duiveland  
Mevr. A.M.J. Van Burg, wethouder dorpsvernieuwing Schouwen-Duiveland

**Kopie aan:**

Provinciale Staten van Zeeland  
Gemeenteraad van Schouwen-Duiveland  
OPOV  
Connexxion

Schouwen-Duiveland, 13 oktober 2022

Geachte heer Van der Maas, mevrouw Smit en mevrouw van Burg,

Rover-Zeeland schrijft u deze brief vanwege de voorgenomen proef met hubs in Burgh-Haamstede en Westenschouwen.

Reizigersvereniging Rover behartigt de belangen van reizigers in het openbaar vervoer. Rover-Zeeland heeft in het Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland (OPOV) met de andere organisaties gediscussieerd over de adviesaanvraag voor deze proef. Rover-Zeeland heeft kennisgenomen van de instemming van het OPOV met de proef waarbij het OPOV in het advies een aantal mede door Rover-Zeeland geïnitieerde opmerkingen heeft gemaakt.

Ondanks wat in de vorige alinea staat, ontvangt u deze brief. Niet omdat wij een slecht verliezer zijn, maar omdat Rover-Zeeland zich echt en oprecht zorgen maakt over de proef en de mogelijk schadelijke gevolgen ervan voor het busvervoer. In deze brief brengen we de volgende (deel)onderwerpen onder uw aandacht:

- Achtergrond van de proef en de evaluatie ervan;
- Gemaks-elementen;
- Financiële gevolgen voor reizigers.

**Achtergrond van de proef en de evaluatie ervan**

De proef heeft twee invalshoeken. De ene is gericht op de leefbaarheid van de dorpskern van Burgh-Haamstede en Westenschouwen. Als de bus niet meer door de dorpskern rijdt, vermindert dit mogelijk overlast door geluid en trillingen. De andere invalshoek richt zich op het busvervoer zelf en onderzoekt of de onderdelen van de Zeeuwse Regionale Mobiliteits Strategie (RMS) werken. De twee invalshoeken van de proef concurreren met elkaar. In de evaluatie zullen de belangen van beide gewogen moeten worden.

Bewoners zullen vermoedelijk vanaf de start van de proef minder geluid en trillingen ervaren omdat de bus direct en vervolgens langere tijd niet door de straat rijdt. Het is niet heel moeilijk om je in te leven in de perceptie van de bewoners dat deze invalshoek van de proef al snel als geslaagd kan worden beschouwd. Rover-Zeeland heeft hiervoor alle begrip.

*Rover.  
Van reizigers,  
voor reizigers.*

Het evalueren van de andere invalshoek is een stuk ingewikkelder. Wanneer is deze geslaagd of mislukt? Waar wordt naar gekeken? Naar het aantal reizigers? Naar het reisgedrag van bepaalde doelgroepen? Naar het gebruik van de (deel)mobiliteitsproducten?

En wat gebeurt er als de proef v.w.b. eerste invalshoek slaagt en v.w.b. de tweede mislukt? Alles bij elkaar vraagt dit om duidelijke doelen en een duidelijk evaluatie-afwegingskader. Rover-Zeeland mist beide. In de OPOV-vergadering is door de vertegenwoordiger van JUUST aangegeven dat de proef als geslaagd wordt beschouwd als we goed hebben kunnen oefenen. Rover-Zeeland vindt dit geen basis voor een goede evaluatie.

Rover-Zeeland vreest dat de bus door het gebrek aan duidelijke doelen en een duidelijk evaluatie-afwegingskader bij voorbaat op (te grote) achterstand staat in de concurrentie tussen de twee invalshoeken van de proef, ook al blijken de gevolgen voor het openbaar vervoer als geheel erg negatief te zijn.

### **Gemaks-elementen**

Zoals hiervoor al is aangegeven staat de proef deels in het teken van de RMS. Hierin staat gemak voor de reizigers centraal. De negatieve kanten van RMS, bijv. de bus stopt niet meer dicht bij huis, worden gecompenseerd door faciliteiten voor andere vormen van (deel)mobiliteit.

De huidige busroute door Burgh-Haamstede is bijna perfect: door het dorp waarbij het overgrote deel van de woningen, publieke voorzieningen en recreatievoorzieningen op betrekkelijk geringe loopafstand van de bushaltes ligt. In Westenschouwen is de situatie wat minder perfect, vooral voor het gebied in de buurt van de bekende trap bij de rotonde. De bus is in het algemeen dus dichtbij en zichtbaar wat positief bijdraagt aan het gebruiksgemak. Denk hierbij ook aan recreanten die niet allemaal goed bekend zijn in de regio. De twee hubs en de andere vormen van (deel)mobiliteit zullen het mindere gebruiksgemak van de bus dan ook meer dan goed moeten gaan maken!

De twee in de proef voorziene hubs zullen de in de RMS voorziene inrichting op zijn minst moeten benaderen. Dit betekent bijvoorbeeld voldoende en overdekte wachtgelegenheid. En voldoende fietsstallingsmogelijkheden van een goede kwaliteit. Rover-Zeeland betwijfelt of het voor de hub beschikbare budget voldoende is om dit te realiseren.

Veel zorgen heeft Rover-Zeeland over het aanvullende collectieve vervoer. Wij begrijpen dat wordt gedacht aan het bestaande haltetaxi-systeem met een extra verbinding tussen de twee hubs. Het is echter onduidelijk hoe dit wordt ingericht. Gelden de bestaande regels voor de haltetaxi (reserveren, pasjessysteem, geen met de bus geïntegreerd tarief)? Vooral de twee laatstgenoemde elementen doen afbreuk aan het gebruiksgemak van het collectief vervoer. Zeker als je bedenkt dat de RMS sterk inzet op gebruiksvriendelijke Apps waarin de totale reis in één keer geregeld en betaald kan worden. Of wordt de haltetaxi tijdens de proef zonder reservering en gratis aangeboden? Het laatste klinkt leuk, maar benadert natuurlijk niet de werkelijkheid van de RMS waarin de aanvullende (deel)mobiliteit vast niet gratis zal zijn.

### **Financiële gevolgen voor reizigers**

De nieuwe busroute is niet sneller. De reistijd wordt dus niet korter. Niet voor reizigers die in Burgh-Haamstede en Westenschouwen moeten zijn, en ook niet voor doorgaande reizigers (bijvoorbeeld van Renesse naar Middelburg). De prijs van een busrit is voor de meeste reizigers afhankelijk van het aantal afgelegde kilometers. Een langere rit betekent een hogere ritprijs, een kortere minder.

Bovenop een hogere ritprijs voor de bus kunnen de kosten voor (deel)mobilititeit komen. Reizigers die in de bus een langere rit moeten maken, zijn dan sowieso duurder uit. Maar ook reizigers die minder kilometers in de bus zitten, kunnen in totaal toch duurder uit zijn. Het opstaptarief van de haltetaxi is al hoger dan de kosten van de kilometers die deze reizigers niet meer met de bus maken! De door Connexion aangeboden reisproducten voor ouderen en minima zijn niet geldig in de haltetaxi.

De nieuwe busroute is in kilometers iets langer dan de huidige. Dit betekent dat doorgaande reizigers (bijvoorbeeld van Renesse naar Middelburg) hun ritprijs waarschijnlijk ook zien stijgen. De proef heeft dus gevolgen met financiële impact. Rover-Zeeland heeft de indruk dat aan dit belangrijke punt geen of niet voldoende aandacht is besteed. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de proef, zeker bij reizigers die worden geconfronteerd met meerdere elementen die ze als negatief kunnen ervaren. Bijvoorbeeld een langere reistijd en ook nog eens duurder uit zijn.

### **Afronding**

Rover-Zeeland komt tot een afronding. Wij zijn geen tegenstander van experimenten in de aanloop naar de uitvoering van de RMS. Rover-Zeeland hoopt u met deze brief wel een aantal argumenten te hebben aangereikt die bij kunnen dragen aan een betere proef en een goede en eerlijke evaluatie. Het spreekt voor zich dat wij graag bereid zijn om u een mondelinge toelichting te geven op deze brief.

Wij ontvangen graag uw reactie.

Met vriendelijke groet

Rover-Zeeland