

Aan: De leden van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten  
van de Provincie Zeeland

Onderwerp: **Brief over het openbaar busvervoer in Zeeland tbv vergadering Commissie  
Economie op 26 jan. 2024  
'Hoe minder haltes, hoe minder passagiers'**

Geachte leden van PS en GS van de Provincie Zeeland,

Graag wil ik u hierbij, mede namens heel veel inwoners, dringend vragen om uw plannen voor het openbaar vervoer in Zeeland te heroverwegen en te wijzigen. Inmiddels blijkt uit veel onderzoeken dat het afbouwen van het openbaar busvervoer zeer negatieve gevolgen heeft voor de inwoners, de reizigers en voor het openbaar vervoer. Zo blijkt uit de onderzoeken naar de Mokumflex bij Amsterdam en de Bravoflex in Brabant dat het opheffen van de gewone busverbindingen en een omzetting naar een systeem van flextaxi's, aldaar leidt tot resp. 72% en 75% afname van het aantal reizigers en dat er weinig gebruik wordt gemaakt van de flextaxi (zie Eindrapport Onderzoek Businesscase flextaxi Zeeland van µConsult, dec. 2023). Dit rapport geeft dus desastreuze gevolgen aan voor reizigers en voor het openbaar vervoer. Ook de PvdA-Groenlinks, de SP en de Partij voor Zeeland gaan in hun brief van 5 dec 2023 aan GS Zeeland in op deze onderzoeken en spreken hun grote bezorgdheid uit ('Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het college van Gedeputeerde Staten van PvdA-GroenLinks, SP en PvZ', 5 dec 2023).

Deze negatieve gevolgen zijn ook hier in Zeeland te verwachten als buslijnen worden opgeheven en reizigers afhankelijk worden van een flextaxi-systeem. Reden is dat het systeem van flex-taxi's een zeer onhandig systeem is voor de reizigers: je kunt er niet van op aan (is er een taxi beschikbaar? En er zijn grote marges in aanrijtijden), men moet ver vooraf reserveren, het leidt tot een grote toename van de reistijd voor de reizigers (lange afstand tot een gewone bushalte) en leidt daarmee tot sterke ontmoediging om gebruik te maken van de gewone openbare bus. Het systeem van flextaxi's gaat niet werken. De gemaksmens van tegenwoordig gaat zich niet in allerlei bochten wringen om ergens ver weg een bus op te pakken, zo blijkt ook uit de pilot in Burgh-Haamstede (zie voor de pilot verder hieronder). De burger wordt in Zeeland op die manier zo ongeveer de auto in gedwongen. Zowel burgers, dorpsraden, chauffeurs, als een aantal politieke partijen hebben al hun grote onvrede uitgesproken over het sterk verminderen van de gewone bushaltes, buslijnen en het zeer onhandige systeem van flextaxi's. Zo is de petitie 'Red het openbaar vervoer in Zeeland' al door 6.659 mensen ondertekend (zie <https://petities.nl/petitions/red-het-openbaar-vervoer-in-zeeland?locale=nl>).

#### **Onze vraag**

Daarom vraag ik en vele inwoners met mij: **Provincie, wijzig uw plannen voor het openbaar vervoer! Laat de buslijnen en de bushaltes zoveel mogelijk intact. Mocht er iets gewijzigd moeten worden, denk dan in constructieve alternatieven. Zet bv op het gewone bustraject kleinere (schonere) bussen in op minder drukke tijden en op tijden dat het druk is grotere bussen. En zorg dat de doorgaande bus: de Interliner van Zierikzee naar Rotterdam blijft: daar maken heel veel werkenden, studenten, toeristen etc. gebruik van. Anders zal het vele autoverkeer nog veel meer gaan toenemen op Schouwen-Duiveland.**

Het vertrouwen van de burgers in de overheid is al sterk gedaald en daalt door dit soort plannen verder. Een overheid die het vertrouwen van de burger kwijt is, heeft geen bestaansrecht. Openbare voorzieningen, zoals de openbare bus, zijn noodzakelijk voor de regio, de leefbaarheid, het terugdringen van het nu al veel te grote autogebruik, het verminderen van de luchtvervuiling en uiteraard een goede bereikbaarheid van dorpen en voorzieningen.

**Dus provincie: ‘Luister naar de burger, neem de onderzoeksresultaten serieus en wijzig de OV-plannen in een goed systeem, waarmee de dorpen en voorzieningen goed bereikbaar blijven en de mensen, ook de toeristen, worden verleid om de bus te gebruiken in plaats van ontmoedigd’.**

### **Bussen op Schouwen-Duiveland en de pilot in Burgh-Haamstede**

Op Schouwen-Duiveland hebben wij als openbaar vervoer 2 buslijnen die over het eiland rijden: bus 134 die over kleinere dorpen rijdt en bus 133 die over Burgh-Haamstede, Renesse naar Zierikzee, Bruinisse en verder rijdt. In Burgh-Haamstede en Renesse (en Zierikzee) stappen de meeste passagiers in en uit. Let wel: de bus is ons enige openbaar vervoer op het eiland!

In het nieuwe systeem wordt bus 134 voor het gemak maar helemaal opgeheven en gaat bus 133 alleen over de N57 rijden met enkele haltes langs de N57. Renesse wordt helemaal niet meer aangedaan. En de Interliner (onze enige directe verbinding tussen Zierikzee en Rotterdam) wordt opgeheven. Dat zal leiden tot een grote vermindering van het aantal reizigers, evenzeer als in de onderzoeken naar de Mokumflex en de Bravoflex te zien is.

Ook de **pilot in Burgh-Haamstede** (**‘Evaluatie pilot mobiliteitshub Burgh-Haamstede’, I&O Research, okt 2023**) laat zien dat na het verminderen van het aantal haltes (van 10 naar 2 haltes in Burgh-Haamstede) het aantal passagiers in de bus is afgenomen, dat de inwoners veel ontevredener zijn over het openbaar vervoer en dat er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de flextaxi, de deelauto’s, deelfietsen etc.. Deze laatstgenoemde ‘plak’middelen zijn geen vervanging van het gewone openbaar vervoer. Overigens meet de pilot in Burgh-Haamstede nog niet eens de uiteindelijke situatie: Hoewel wij al teruggedaan zijn van 10 naar 2 haltes, hebben wij hier (gelukkig) tenminste nog 2 haltes bij ons zeer langgerekte dorp (10 km lang), 1 bij de kern van Haamstede (en de winkels) en 1 bij de kern en het strand van Westenschouwen (5 km verderop tov de kern van Haamstede). Bij beide haltes stappen altijd veel mensen in (en uit).

**Nog maar 1 halte ver buiten het dorp?** De bedoeling is echter dat wij hier in Burgh-Haamstede teruggedaan naar slechts 1 halte ergens langs de N57 ver buiten het dorp. Dat zal desastreus zijn voor het aantal passagiers in het openbaar vervoer, voor de inwoners en voor de toeristen. Zij kunnen dan niet meer naar het centrum van Haamstede met de bus en niet meer naar het strand met de bus. En gebruik maken van de flextaxi voor een afstand tussen de 0 en 5 km is ronduit belachelijk. Niemand gaat 2 uur van tevoren een flextaxi bellen, waarbij je maar moet afwachten of er een beschikbaar is, wanneer die komt, welke route die aflegt, hoeveel mensen die waar moet afzetten en wanneer je dan eindelijk daar bent waar je wilt zijn. De taxibedrijven hebben al laten weten (nu al) onvoldoende personeel te hebben en onvoldoende wagens te hebben voor een flextaxi-systeem. Dat wordt dus een fiasco en niemand gaat daar gebruik van maken, tenzij je zeeën van tijd hebt en zwaar gehandicapt bent. Zo blijkt ook uit de onderzoeken naar de Mokumflex en de Bravoflex. De gemaksmens van tegenwoordig gaat niet allerlei kapriolen uithalen om ergens ver weg een bus op te pakken. Die gaat alternatieven nemen en de auto nemen, iemand vragen om te rijden of gaat gewoon niet (ontmoediging van participatie\_).

Bij de behandeling van de **dorpsvisie Burgh-Haamstede** en in de **burgerparticipatietrajecten** daar naartoe hebben wij ons als inwoners al zeer uitgesproken tegen het verminderen van de bushaltes en hebben wij sterk gepleit voor in ieder geval **het behoud van de huidige twee bushaltes bij Burgh-Haamstede (1 bushalte bij de winkels en 1 bushalte in Westenschouwen bij het strand), plus gepleit voor een 3<sup>de</sup> mogelijke halte bij Burgh. Dit omdat ons dorp zeer langgerekt is en de afstanden naar de bushaltes anders te lang worden voor de burgers.**

Ook door de Vereniging Westenschouwens Welvaren is in een zienswijze bij de dorpsvisie Burgh-Haamstede sterk gepleit voor het behoud van de bushalte bij de kern van Westenschouwen. Uit een enquête onder de inwoners (en leden) van Westenschouwen bleek dat de overgrote meerderheid de bushalte bij de kern van Westenschouwen wil behouden (Zienswijze Vereniging Westenschouwens Welvaren, 19-01-2023). Dat is belangrijk voor inwoners en voor strandgangers. Anders krijgen wij hier nog meer autoverkeer, terwijl de weg naar het strand van Westenschouwen nu vaak al veel te druk en gevaarlijk is.

### **Geen hub ergens ver buiten het dorp!**

Het geopperde idee om slechts 1 halte, een zogenaamde hub, bij Burgh-Haamstede buiten het dorp langs de N57 te creëren, waarbij de gemeente Schouwen-Duiveland veel geld gaat besteden aan het aanleggen van een grote hub met een grote parkeerplaats, fietsenstalling, deelauto's, deelfietsen etc., is onzinnig. Verspild geld. Zoals gezegd gaat dat alleen maar leiden tot nog veel minder reizigers in de bus. Niemand wil ergens op een grote verlaten hub langs de N57 buiten het dorp Burgh-Haamstede staan wachten op een bus en/of daar ver weg van alles afgezet worden na een busrit. Dat ontmoedigt sterk.

### **Doelen en baten van het OV**

De Provincie Zeeland ('Regionale mobiliteitsstrategie', mei 2023) heeft als doel om reizigers sneller en beter van A naar B te laten reizen, om alles goed bereikbaar te houden, goede verbindingen te hebben en de haltes goed bereikbaar te houden voor reizigers. De reiziger staat centraal, volgens de Provincie. De politiek hecht aan een goed openbaar vervoer, aangezien dat belangrijke maatschappelijke voordelen heeft ten opzichte van de auto. Omdat het autogebruik zo sterk toegenomen is de laatste jaren, zou de Provincie de aantrekkelijkheid van het OV juist moeten versterken om die maatschappelijke voordelen van het openbaar vervoer nog beter tot uiting te laten komen.

Zo noemt het Centraal Planbureau ('Het belang van het openbaar vervoer', 2009) als belangrijke maatschappelijke voordelen: het draagt bij aan de bereikbaarheid, aan leefbaarheid en aan maatschappelijke deelname.

De baten van het OV (bus) die genoemd worden zijn globaal:

- effectievere verplaatsingen (meer reizigers per voertuig, waardoor minder ruimtebeslag op de weg),
- minder autogebruik,
- minder luchtvervuiling,
- minder uitbreiding van infrastructuur nodig,
- rust en comfort voor passagiers tijdens de reis, extra tijd voor andere zaken tijdens de reis (zoals werk en studie),
- sociale interactie(mogelijkheden)
- het biedt vervoer voor mensen zonder auto, ouderen, gehandicapten en draagt zo bij aan hun maatschappelijke participatie. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het 'waarborgen dat eenieder aan de maatschappij kan deelnemen'.

- een goede ov-bereikbaarheid van een bepaalde regio kan leiden tot een betere concurrentiepositie van die regio, waardoor meer bedrijvigheid in die regio ontstaat.
- Mensen zijn bereid meer te betalen voor huizen als er goede bereikbare OV-voorzieningen in de buurt zijn.
- het is essentieel voor de leefbaarheid van dorpskernen en winkels in de dorpskernen om goed bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer.

Uit onderzoek komt naar voren dat het OV vooral voor deelname aan onderwijs/studie en voor woon-werkverkeer gebruikt wordt (samen landelijk zo'n 63% van het OV-verkeer), maar hier in Zeeland is ook recreatief gebruik en zijn ook toeristen en het toeristische vervoer erg belangrijk. Daarnaast maken mensen zonder rijbewijs en (wat jongere) ouderen vaker gebruik van het OV en heeft de politiek het doel om het OV aantrekkelijker en gemakkelijker voor (oudere) ouderen te maken om minder kosten te hoeven maken voor het doelgroepen/WMO-vervoer en gehandicapentaxi's. Het doelgroepenvervoer (een soort flextaxi) is relatief duur vergeleken met de gewone bus. Verder maken lagere inkomens relatief veel kilometers met het OV vergeleken met hogere inkomens. In die zin heeft het OV ook een rol in de maatschappelijke participatie van lagere inkomens.

Naast mensen die uit noodzaak van het openbaar vervoer gebruik maken, ligt juist bij de toerist nog een grote potentie op OV-gebruik: deze zouden meer verleid kunnen worden om het OV te gebruiken. Wij hebben zeer grote hoeveelheden toeristen op Schouwen-Duiveland, vooral in Burgh-Haamstede en in Renesse. Deze toeristen maken onevenredig veel gebruik van de auto en slechts weinig van de bus. Dat kan veel beter. Maar voor toeristen is een goede bereikbaarheid/nabijheid van het OV nog veel belangrijker, aangezien de toeristische gemaksmens nog veel minder dan inwoners bereid zijn om allerlei omwegen of extra handelingen te gaan doen of extra afstanden te gaan afleggen om ergens ver weg een bus op te kunnen pakken. Hoe onhandiger het systeem, hoe minder gebruik. En hoe minder nabij de gewone halte van de gewone bus, waar je van op aan kunt, hoe minder reizigers.

### **Factoren die OV-gebruik bevorderen of belemmeren**

In Nederland heeft de politiek als doel het verbeteren van het openbaar vervoer. Centraal in de gedachte om het openbaar vervoer te bevorderen staat het verleiden van de reiziger om zoveel mogelijk met het OV te reizen. Daardoor wordt het openbaar vervoer rendabeler. Zoals **universitair hoofddocent [REDACTED] van de TU Delft** (afdeling Openbaar vervoer en deelmobiliteit) zegt op de TU-website: *'Om de potentie van het openbaar vervoer te ontsluiten, moet het systeem optimaal aansluiten op de behoeften van de passagiers en de samenleving'*.

Er is veel onderzoek gedaan naar factoren die het openbaar vervoer bevorderen of belemmeren. Onderzoeken (bv CROW, 'Beleving en beeldvorming van mobiliteit', 2007) naar het gebruik van het OV laten zien dat

- **de bereikbaarheid/nabijheid van de haltes het belangrijkste criterium is voor reizigers in het gebruik van het OV.** Ruim 90% van de reizigers wil graag lopend naar een halte kunnen, zo laat onderzoek zien (bv Onderzoek mobiliteit Zwolle, 2021). Hierbij omschrijven jongeren zo'n 500 meter en ouderen zo'n 100 meter lopen als belangrijk. Als de halte verder is, zijn reizigers minder geneigd om het openbaar vervoer te nemen en kiezen zij eerder voor andere opties. Zij nemen dan eerder zelf de auto, vragen iemand om te rijden of zien af van de reis.

Naast de belangrijke factor nabijheid/bereikbaarheid van de haltes) zijn factoren van belang als:

- De prijs die de reiziger betaalt;
- De frequentie en het wel of niet op tijd rijden (beschikbaarheid en betrouwbaarheid),

- de algehele reistijd,
- de zitplaatsmogelijkheden,
- het algehele comfort en gemak van de reis (kan men rustig werken en is de reis aangenaam),
- kunnen reizigers de hele reistijd blijven zitten of moeten zij 1 of meerdere keren overstappen (in het laatste geval is de reis minder aantrekkelijk).

Uiteraard zijn ook de kosten van het OV belangrijk. Deze zouden zoveel mogelijk op moeten wegen tegen de voordelen. Reizigers betalen tijdens hun reis maar een deel van de kosten. Een ander belangrijk deel wordt door overheden via belastinginkomsten betaald. De kosten zijn gemakkelijk in beeld te brengen. Het is veel moeilijker om een cijfermatige **berekening te maken van de baten van het openbaar vervoer**, waardoor vaak alleen naar de kosten wordt gekeken. Overheden investeren vaak veel in het openbaar vervoer en vinden dat, los van dat openbaar vervoer als **een openbaar publiek recht** gezien kan worden, vaak al snel duur. Daarom pogen overheden via scherpe aanbestedingen om de kosten zo laag mogelijk te houden. Daarbij wordt echter vaak geen berekening gemaakt van de baten van het OCV, noch gekeken naar welke factoren precies van belang zijn in het OV-gebruik en of bepaalde bezuinigingsmaatregelen mogelijk gaan leiden tot een veel geringer gebruik van het OV (waardoor het OV relatief nog duurder wordt). En mogelijk daardoor leidt tot een nog groter autogebruik.

Nu is het autoverkeer in Zeeland en met name ook op Schouwen-Duiveland de afgelopen jaren al ontzettend veel drukker geworden, mede door de vele toeristen. Als de bus op minder plaatsen komt, er minder haltes zijn en de haltes ver weg zijn, zullen mensen (logischerwijs) nog meer de auto nemen en nog meer gaan rijden. Dat is juist tegengesteld aan de noodzaak om het autogebruik en de luchtvervuiling sterk te gaan verminderen hier in Zeeland en op Schouwen-Duiveland. Het is niet vreemd dat de luchtverontreiniging en vervuiling in Zeeland de afgelopen tijd veel meer is gestegen dan in andere provincies (het meest van alle provincies). De scheepvaart voor onze kust is sterk toegenomen, zeker ook door al die schepen die ronkend in een file wachten om toegelaten te worden tot de Westerschelde of de Nieuwe Waterweg. Ook de sterk toegenomen houtstook (zeer verontreinigend!) in open haarden en kachels speelt een rol in de toegenomen luchtverontreiniging. Maar daarnaast speelt ook het sterk toegenomen verkeer een belangrijke rol in de toegenomen luchtvervuiling. Verkeer draagt voor ongeveer 20 procent bij aan het klimaatprobleem”, zegt [REDACTED] (professor Vervoersbeleidsanalyse aan de TU Delft zie <https://dtvconsultants.nl/actueel/het-schoner-en-stiller-maken-van-vervoer-vraagt-om-een-lange-adem/> Qua stikstofoxiden is het verkeer en vervoer verantwoordelijk voor de emissie van ongeveer 60 procent van de stikstofoxiden in Nederland. Voor fijnstof loopt dat op tot zo'n 40 procent”, aldus [REDACTED]

Het is dus een belangrijke zaak om het autogebruik (en bezorgbusjes en vrachtvervoer) zoveel mogelijk af te gaan remmen in plaats van nog verder toe te laten nemen.

**Dus: Provincie, kijk niet alleen naar de kosten (penny wise, pound foolish), maar vooral ook naar de baten van het openbaar vervoer en versterk die baten.**

**Wijzig het voorgenomen desastreuze systeem van flextaxi's.** Zoals de onderzoeken laten zien, gaat een systeem van één doorgaande bus en verder flextaxi's desastreuze gevolgen hebben voor het openbaar vervoer en voor de reizigers.

Landelijke mobiliteitsonderzoek laat zien dat een goede bereikbaarheid van de OV-haltes cruciaal is voor de beslissing van burgers om wel of niet de bus te nemen. Kort gezegd komen de onderzoeken er op neer: **hoe minder haltes, hoe minder reizigers**; en hoe ontevredener de burgers over het OV

zijn en hoe meer er van de auto gebruik wordt gemaakt. **Omgekeerd geldt: hoe beter bereikbaar het OV, hoe meer reizigers voor de bus kiezen en hoe vaker zij de auto laten staan.**

De overheid zou er voor de burgers moeten zijn en goede beslissingen voor de burgers en het algemeen belang moeten nemen. En goed naar de inwoners moeten luisteren en daarnaar handelen. Als aan alle kanten blijkt dat een plan negatief uitpakt voor alle partijen (zowel inwoners, toeristen, chauffeurs, als busbedrijf) dan moet de overheid het plan ten positieve gaan bijstellen.

Dat is wat ik en vele inwoners u dringend vragen.

██████████

Westenschouwen (Burgh-Haamstede)