

Nieuw plan voor openbaar vervoer in Zeeland zorgt voor kopzorgen: 'Straks raken we álles kwijt'

Door WIERD DUK

57 min geleden in BINNENLAND

De provincie Zeeland zet in op een ambitieus nieuw openbaar vervoersplan. Uniek in Europa. Maar er bestaan twijfels: „Gooi geen oude schoenen weg, eer je nieuwe hebt.”



Sjaak Dekker (l.) en Ralph van Hertum: „Veranderingen in het ov zijn nodig, want nu zie je teveel bussen met maar een paar mensen erin, dat is niet rendabel. Maar de vraag is: op welke manier?”

© RIAS IMMINK

Om acht uur 's morgens staan Sjaak Dekker (64) en Ralph van Hertum (35) bij een bushalte vlak buiten 's-Heer Arendskerke. Langs dit Zeeuwse dorp, niet ver van Goes, rijdt buslijn 23, tussen Goes en Borssele. Maar hoe lang nog?

In het nieuwe, ambitieuze vervoersplan voor de provincie Zeeland (de 'Regionale Mobiliteitsstrategie'), dat in 2025 moet ingaan, is voor de lijnen 23 en de aansluitende buslijn 27 naar Yerseke geen ruimte meer. Dat baart Sjaak Dekker (64), woordvoerder van de dorpsraad 's-Heer Arendskerke, zorgen. „Die buslijnen zijn belangrijk voor onze gemeenschap. Ik begrijp niet waarom wij als burgers niet in de plannen zijn betrokken.” Ralph van Hertum, fractievoorzitter van de PvdA in de Provinciale Staten, valt hem bij. „De leefbaarheid van de dorpen staat onder druk”, zegt hij, terwijl groepjes scholieren op de fiets voorbij rijden. „Winkels en scholen verdwijnen, evenals andere voorzieningen. Behoud van goede verbindingen is mede daarom heel belangrijk. Veranderingen in het openbaar vervoer zijn nodig, want nu zie je teveel bussen met maar een paar mensen erin, dat is niet rendabel. Maar de vraag is: op welke manier?”

App

Dit is de manier, zegt de provincie: in 2025 moet Zeeland een 'fijnmazig' ov-stelsel invoeren, uniek in Nederland en in Europa met alleen in Denemarken een soortgelijk systeem, waarin uitstootvrije vaste bussen naar 'hubs' rijden waar kleinschalig vervoer het overneemt: halte- en flextaxi's, buurtbussen en het zogeheten WMO-vervoer (voor ouderen, chronisch zieken en mensen met een beperking). Ook deelauto's, -scooters en -fietsen worden in deze keten opgenomen. Het geheel wordt op elkaar afgestemd via een centraal regiecentrum, de 'mobiliteitscentrale'. Ritten zijn te boeken via de speciale MaaS-app (*Mobility as a Service*). Zo moeten reizigers in de toekomst veel efficiënter en sneller van A naar B kunnen komen.



Zeeland is een uitgestrekte provincie. Niet alle kernen zijn goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

© RIAS IMMINK

Van Hertum, naast politicus ook leraar op een vmbo in Middelburg, onderschrijft die ambitie: „Als ik nu naar bijvoorbeeld Wolphaartsdijk wil met de bus, 5 kilometer verderop, moet ik eerst helemaal terug naar Goes en vandaar naar Wolphaartsdijk. Dat is veel te omslachtig. Dan ben je een uur onderweg en kun je beter gaan lopen. De provincie werkt nu nieuwe manieren uit met die buurtbussen en flextaxi's, maar omdat de precieze invulling ervan nog niet duidelijk is, zorgen de plannen voor onrust in de samenleving. Mensen denken: de buslijnen verdwijnen, straks raken we alles kwijt.”

'Scholierenbussen'

Dat Zeeland afwijkt van de rest van Nederland, benadrukken de Zeeuwse gesprekspartners. Zij wijzen op de typische eigenschappen van deze kustprovincie: dunbevolkt, zeer uitgestrekt en met een specifieke eilandenstructuur. Mede wegens die ingewikkelde geografie, die de mobiliteit bemoeilijkt, is nergens in Nederland het autobezit zo hoog als hier. „Wij zijn geen Achterhoek of Friesland”, constateert gedeputeerde Harry van der Maas (51/SGP) in diens kantoor in het fraaie provinciehuis in Middelburg. Van der Maas laat een landkaart zien waarop Zeeland op ware grootte is ingetekend: de regio is zo uitgestrekt als de complete Randstad. Van der Maas: „Als je weet dat op dit oppervlak maar 380 duizend mensen wonen, slechts een deel van het aantal inwoners van de stad Rotterdam, dan begrijp je hoe groot het vraagstuk van de bereikbaarheid is. Den Haag betaalt voor het ov op basis van inwoneraantal. Een makkie om dat in Rotterdam of Utrecht te organiseren, maar met datzelfde budget in Zeeland?”

Twee derde van de ov-gebruikers is in deze regio jongere, weet Van der Maas: scholieren en studenten. „We praten dus eigenlijk over doelgroepenvervoer.” Vandaar het concept 'scholierenbussen', die 's ochtends en 's middags zullen rijden, maar die niet meer de hele dag als vrijwel lege lijnbus zullen worden ingezet. Andere 'verplaatsingen', zoals dat heet, zullen dus door alternatief vervoer overgenomen moeten worden. Van der Maas doet – en dat weet de ervaren politicus – een gewaagde oproep: „De bus verdwijnt, steek de vlag uit, want je krijgt er iets beters voor terug!” Dat vindt PvdA-wethouder Arno Witkam van de gemeente Borsele een riskante uitspraak. „Op papier zijn de plannen prachtig”, merkt Witkam op. „Maar gooi geen oude schoenen weg eer je nieuwe hebt. Laat buslijnen 23 en 27 bestaan terwijl je parallel aan de slag gaat met dat fijnmazige systeem. Want gaat dat werken? Scholieren hebben verschillende roosters, hoe komen die naar huis als er geen scholierenbus rijdt op het tijdstip dat zij uit school komen? En de buurtbussen zullen door vrijwilligers worden bemand. Nou, we weten allemaal hoe moeilijk het is om vrijwilligers te vinden.”

Brief

Gedeputeerde Van der Maas beseft dat dergelijke scepsis lastig is te weerspreken. „Wij kunnen hier van alles bedenken, maar die plannen roepen vragen op. Dat begrijp ik. Wij, dat geldt ook voor de wethouders in de dertien Zeeuwse gemeenten, zullen de burgers mee móéten krijgen. Dat is essentieel.”

Sjaak Dekker stuurde namens zijn dorpsraad een brief naar Gedeputeerde Staten. „Omdat ik als oud-ambtenaar vind dat het nieuwe vervoersplan behoorlijk rammelt.” Naast allerlei andere knelpunten vraagt Dekker zich af of het ov in de nieuwe opzet wel betaalbaar blijft. „De kosten moeten niet via de gemeentes bij de inwoners terecht komen.”

Goed punt, vindt ook Statenlid Ralph van Hertum.

„Het ov is nu al veel te duur. Als je mensen wilt verleiden, zal het behalve beter ook goedkoper moeten.” Van Hertum heeft wel een idee: laat het Rijk meebetalen. „We zijn hier zo gedupeerd – en zo boos – doordat de marinierskazerne niet naar Vlissingen is gekomen. Dan is een aantal miljoenen van Den Haag voor het Zeeuwse ov een gepaste compensatie.”