

Aan Gedeputeerde Staten van Zeeland
t.a.v. dhr. S. Meerburg
Postbus 6001
4330 LA Middelburg



Middelburg, 16 februari 2023

Geacht college,

Het Overleg Platform Openbaar Vervoer heeft in haar vergadering van 31 januari en een aanvullend overleg op 9 februari 2023 het concept Programma van Eisen busvervoer behandeld.

Het OPOV maakt uw college een compliment over het werk dat verzet is om te komen tot het concept Programma van Eisen (PvE). Het OPOV gaat ervan uit, dat na de verwerking van opmerkingen uit deze consultatieronde, het PvE rijp is om in de markt te worden gezet. Hieronder volgen onze adviezen en opmerkingen.

1. Het OPOV mist een aanbestedingsbedrag en een planning en gaat ervan uit dat dit bij het in de markt zetten van het definitieve PvE zal worden toegevoegd.
2. Verder merken wij op dat het erg lastig is om het PvE voor het busvervoer los te beoordelen van twee andere cruciale puzzelstukken van het nieuwe Zeeuwse OV-systeem: het fijnmazig en flexibel vervoer dat voor aanvoer van reizigers van hun woonplaats naar de dichtstbijzijnde haltes of hubs moet zorgen én de Mobiliteit Centrale Zeeland (MCZ) die moet zorgen voor de afstemming en de planning van beide vormen van vervoer. Deze drie puzzelstukken zijn erg belangrijk voor het goed functioneren van het geheel, terwijl we nu een oordeel moeten vellen over slechts één van de drie onderdelen. Wij vragen ons af wat het 'plan B' is, als blijkt dat de andere twee puzzelstukken niet of onvoldoende uit de verf komen. Wij verwachten grote zorgen bij veel belanghebbenden. Ook in het OPOV zelf ervaren enkele deelnemers deze zorgen. Deze leidt tot de neiging om vast te houden aan bestaande lijnen en halten. Het OPOV begrijpt deze zorgen wel. Deze kan wellicht weggenomen worden door goed werkende praktijkvoorbeelden van flexibel-fijnmazig vervoer. Zolang die er niet zijn, blijven de zorgen een struikelblok.
3. Het OPOV is van mening dat het streven naar een VF-factor (de verhouding van de reistijd per bus ten opzichte van diezelfde reistijd per auto op dezelfde verbinding) van anderhalf keer de reistijd per auto, niet ten koste mag gaan van verlies aan reizigers, doordat te veel halten worden overgeslagen. Het OPOV merkt op dat de reistijd om bij een halte of centrale hub te komen niet wordt ingecalculeerd bij de berekening van de VF. Een lange 'voorreistijd' kan voor de reiziger een reden zijn om niet meer met het – in theorie snellere – openbaar vervoer te reizen. In een eerder advies

over het RMS hebben wij als OPOV onze voorkeur uitgekozen voor de tussenvariant. Bij deze variant past naar onze mening een iets minder strenge omgang met de VF-factor dan nu als insteek is gekozen in het PvE. Wij pleiten in dit kader voor het volgende (*In bijlage 1 staat een nadere toelichting van ROVER over deze andere, minder 'strenge' invulling van de VF factor, onder andere bij de HOV-verbinding Hulst-Terneuzen-Goes*):

- in het PvE een snelle HOV-route DOOR Terneuzen voor te schrijven met een beperkt aantal haltes in Terneuzen en een extra HUB Busstation Westerscheldetunnel;
- het voorbehoud voor de bediening van Axel, Hoek en Poortvliet uit het PvE (bijlage 6) te verwijderen;
- in Axel te overwegen de HUB aan de rand van het dorp te realiseren bij de rotonde Zuidsingel/Kanaalkade/Kinderdijk. De extra reistijd voor reizigers van/naar Hulst is beperkt en voor reizigers van/naar Axel is deze locatie veel aantrekkelijker;
- aan de HOV-lijnen Goes-Zierikzee en Goes-Terneuzen de verplichte halte Goes Westwal toe te voegen voor een aantrekkelijke bediening van het centrum van Goes;
- aan de HOV-lijn Middelburg-Zierikzee een verplichte halte in de woonkern Sint Laurens (de bus rijdt er doorheen!) en verplichte haltes aan de N57 bij Westenschouwen en Burgh (waarbij Burgh en Haamstede ieder een eigen halte krijgen) toe te voegen;
- aan de HOV-lijn Middelburg-Zierikzee verplichte haltes bij de Veerse Gatdam en op Neeltje Jans toe te voegen om de recreatiemogelijkheden daar makkelijk bereikbaar te maken met HOV;
- de HOV-lijnen Goes-Terneuzen en Terneuzen-Hulst samen te voegen tot een overstapvrije HOV-lijn Goes-Hulst;
- in het PvE op zaterdag tussen 9.00 en 18.00 twee HOV-bussen per uur voor te schrijven op de lijnen Goes-Zierikzee en Goes-Terneuzen;
- de bedieningstijden van de HOV-lijnen in het PvE meer in overeenstemming te brengen met de Regionale Mobiliteits Visie met van maandag t/m vrijdag de eerste bus tussen 5.59 en 6.15 van het beginpunt, op zaterdag tussen 6.59 en 7.15 en op zondag tussen 7.59 en 8.15. En de aankomst van de laatste bus 's-avonds tussen ongeveer 22.45 en 23.01 op het eindpunt.

4. Het OPOV schaart zich, voor wat betreft de scholierenlijnen, achter de brief van de Stichting Scholierenvervoer Zeeland die separaat aan u toegezonden is.

5. Wat betreft lijn 19 verwijst het OPOV naar een eerder advies waarin verzocht werd om een route Hulst - Roosendaal uit te zoeken. Reizigers kunnen in Roosendaal de trein naar Breda nemen. Volgens het OPOV is dit een geschiktere route dan de voorgestelde verbinding Hulst – Antwerpen en de uitvraag voor een verbinding Antwerpen – Breda. Het OPOV heeft eerder aangegeven alleen in te stemmen met de verbinding Hulst – Antwerpen onder randvoorwaarden, zoals het betalen van de trein vanaf Antwerpen naar Breda voor studenten en ouderen met een abonnement en goede overstaptijden. De kans dat deze randvoorwaarden daadwerkelijk ingevuld kunnen worden voor ingang van de nieuwe concessie schatten wij laag in. Verder merken wij op dat uit de cijfers blijkt dat in Antwerpen weinig behoefte onder reizigers bestaat om hier in of uit te stappen. Vandaar ons dringend advies om een alternatieve lijn te onderzoeken – in samenspraak met alle belanghebbende partijen. Omdat deze route voor Oost Zeeuws-Vlaanderen van levensbelang is en de alternatieven nog niet zijn uitgewerkt, pleit OPOV voor om instandhouding van de verbinding Hulst – Breda met een uitgekledede dienstregeling, gebaseerd op de cijfers van de huidige dienstregeling. Dus alleen inzet bus op drukke dagen en tijden.

6. Het OPOV signaleert een groot knelpunt op de voorgestelde HOV-verbinding Terneuzen-Schoondijke. Op momenten dat HOV een keer per uur rijdt, is een lange overstaptijd te verwachten.

Dit hangt samen met de aansluitingen die het HOV moet bieden op de WSF. In bijlage 2 lichten we dit knelpunt nader toe.

7. Het OPOV verbaast zich erover dat de perrons van de halten op 18 cm hoogte worden gemaakt, terwijl de instap van de bussen 5 cm hoger op 23 cm ligt. Wij vragen aandacht voor deze bijzondere situatie die voor mensen met een rolstoel tot instapproblemen leidt. Bovendien merken wij op dat als gebruik moet worden gemaakt van een rijplaat, dit tot extra vertraging kan leiden in de toch al krappe plannings van de buslijnen.

8. Het OPOV is voorstander van een busverbinding van Terneuzen naar Gent. Belangrijk is om De Lijn en Vlaanderen hierbij te betrekken om medefinanciering van deze lijn te verkrijgen. Het OPOV doet de suggestie om aan te sluiten op het openbaar vervoer in Gent en met name te zorgen dat de ziekenhuizen Maria Middelaars en UZ Gent bereikbaar zijn (vanwege nauwe samenwerking tussen Zorgsaam en genoemde ziekenhuizen).

Sowieso vindt het OPOV het belangrijk om – als dat mogelijk is – uniforme afspraken te maken met partners van de grensoverschrijdende lijnen, zowel landsgrensoverschrijdend (met De Lijn) als provinciegrensoverschrijdend (met Brabant en Zuid-Holland).

9. Het OPOV ziet een belangrijke rol voor de Mobiliteit Centrale Zeeland (MCZ) in het monitoren van het aantal reizigers per bus en per fijnmazig, flexibel vervoer en in de zorg voor een goede afstemming tussen beiden. Het OPOV vindt dat zij een rol heeft in de advisering over ontwikkelplannen die door de MCZ worden opgesteld.

Los van de ontwikkelplannen zou de werkgroep dienstregeling van het OPOV een korte lijn moeten hebben met een gesprekspartner binnen de MCZ. Wij gaan graag op korte termijn in gesprek met u over hoe deze relatie eruit zou kunnen zien.

10. Het OPOV stelt voor om een logischere lijnnummering te gebruiken dan de huidige.

11. Verder vraagt het OPOV zich af of de nota 'Nieuwe Lijnen', die beleid voorschrijft tot 2027, nog van toepassing is op de nieuwe concessie.

12. Daarnaast vragen wij ons af wat er met het budget gebeurt dat is opgenomen voor de tunnel-passages, nadat die op termijn tolvrij is geworden.

13. Het OPOV ziet graag een thuiskomstgarantie opgenomen in het PvE. De argumentatie hiervoor vindt u in het bijgevoegde format.

14. Het OPOV verzoekt de concessieverlener met name het minimaproduct te blijven voortzetten in de nieuwe concessie.

Het OPOV verwijst voor specifieke opmerking over het PvE verder naar de vragen per hoofdstuk in het bijgevoegde format. Zij ziet graag het antwoord op de gestelde vragen tegemoet.

Hoogachtend,



Marco van Dorst,
voorzitter OPOV.

Bijlage 1: Toelichting minder strenge invulling VF-factor

Het OPOV heeft waardering voor het provinciale doel om het busvervoer sneller en daardoor aantrekkelijker te maken. We onderschrijven daarom de keuze voor de meeste HOV-lijnen en de daaraan verbonden kwaliteitseisen.

Het ontwerp-PvE wekt echter de indruk dat er een soort TGV-busnet wordt ontwikkeld waarin vrijwel alles in dienst moet staan van snelheid (V/F-waarde). Het ontwerp-PvE staat ook toe niet te stoppen bij belangrijke woonkernen als een halte (nog) niet gerealiseerd kan worden. Het ontwerp-PvE verlangt bovendien niet dat het HOV stopt op logische plekken waar de HOV-bus langs- of doorrijdt.

OPOV vindt de gerichtheid op snelheid (V/F-factor) in sommige gevallen te extreem. OPOV wijst erop dat ze in het verleden snelheid voor het HOV omarmd heeft, maar zonder afbreuk te doen aan de goede bediening van grote kernen met een belangrijke woon- en centrumfunctie. Een middenweg dus tussen snelheid en aantrekkelijk HOV. Snelheid is immers niet de enige factor voor een aantrekkelijk OV!

OPOV vindt de gerichtheid op snelheid (V/F-waarde) o.a. te extreem in Terneuzen, bij de keuze om woonkernen niet aan te doen als er (nog) geen halte langs de doorgaande route is en in de bediening van het centrum van Goes. Hierop komen we hierna terug.

Terneuzen

Er wordt één HUB voorzien, bij het ziekenhuis. Dit is helemaal aan de zuidkant van de woonkern. Dit heeft nogal wat gevolgen, die we met een aantal voorbeelden zullen toelichten.

Voorbeeld 1 Terneuzen

Alle inwoners van Terneuzen die naar Walcheren of Zuid-Beveland willen, zullen eerst naar de HUB bij het ziekenhuis moeten. Dit betekent voor inwoners van de meer noordelijk gelegen wijken dat ze eerst een heel eind de verkeerde kant op moeten reizen voordat ze echt het gevoel krijgen op weg te zijn naar Walcheren of Zuid-Beveland.

Een inwoner die in de buurt van de Zuidlandstraat woont en per auto naar Goes gaat, zal echt niet via de zuidkant van Terneuzen en de Sluiskiltunnel rijden. Deze inwoner zal via de sluisen Terneuzen verlaten.

De kans is groot dat de OV-reiziger pas goed en wel in de HOV-bus zit als de automobilist de Westerscheldetunnel al lang en breed heeft verlaten!

Voorbeeld 2 Terneuzen

Alle OV-reizigers die van buiten Terneuzen komen en het centrum van Terneuzen als bestemming hebben, kunnen daar niet komen zonder te moeten overstappen. Of dit nu op een lokale buslijn, een flexitaxi of een deelfiets is.

Terneuzen is een grote woonkern (ruim 25.000 inwoners), is de centrale kern in Zeeuws-Vlaanderen met veel bovenlokale winkels en werkgelegenheid. Terneuzen wil aantrekkelijk zijn voor toeristen. Terneuzen levert dus veel potentiële OV-reizigers op: inwoners en bezoekers. Velen van hen wonen ver van de HUB of hebben hun bestemming ver van de HUB. OPOV verwacht dat dit zal leiden tot een groot beroep op het fijnmazig vervoer waarvoor veel flexitaxi's en chauffeurs nodig zijn. Of tot minder gebruik van het OV.

Voorbeeld 3 Terneuzen (West Zeeuws-Vlaanderen)

Reizigers van West Zeeuws-Vlaanderen naar Walcheren en Zuid-Beveland zullen altijd via de HUB bij het ziekenhuis moeten reizen. Elke rit twee keer door de Sluiskiltunnel! En aan de oostkant van het kanaal is de HUB nog zo'n twee kilometer van de tunnel verwijderd. Naar verwachting van OPOV zal dit deze reizigers zo'n 10 minuten extra reistijd per rit kosten. En de prijs van de busrit gaat ook

omhoog: reizigers betalen immers de extra kilometers. Zeeland Voordeel ten spijt: veel incidentele reizigers halen het drempelbedrag voor de korting niet!

De voor Terneuzen in het ontwerp-PvE gemaakte keuze heeft aantrekkelijke kanten, n.l. voor reizigers die aan de zuidkant van Terneuzen wonen, voor reizigers die van Hulst en Axel naar Walcheren, Zuid-Beveland en West Zeeuws-Vlaanderen reizen en voor reizigers uit bijv. Zaamslag en Kloosterzande die met het op de HUB Terneuzen aankomen en verder reizen naar Walcheren, Zuid-Beveland en West Zeeuws-Vlaanderen.

OPOV vindt het veel aantrekkelijker om de grote OV-potentie van Terneuzen beter te benutten. Door het HOV dicht bij alle inwoners van Terneuzen te brengen en zoveel mogelijk bezoekers zo dicht mogelijk bij hun bestemming brengen.

Dit kan volgens OPOV met een snelle HOV-bus route DOOR Terneuzen in plaats van de HOV-bus route LANGS Terneuzen. De bus route DOOR Terneuzen gaat via de Guido Gezellestraat-Willem de Zwijgerlaan-Scheldeboulevard-Binnenvaartweg-Sluzen, dit is de meest doorgaande route. Met een beperkt aantal HOV-haltes: bij het Ziekenhuis (HUB), in de buurt van het winkelcentrum Zuidpolder, in de buurt van de Zuidlandstraat, op de Scheldeboulevard bij het centrum en het huidige busstation Westerscheldetunnel (HUB).

De rijtijd van de bus route DOOR Terneuzen zal wat langer zijn dan die van de route LANGS Terneuzen. Maar niet extreem langer. Desondanks denkt OPOV dat dit per saldo een aantrekkelijker en efficiënter OV oplevert. Het HOV komt immers vaak veel dicht bij huis en in het centrum. De situatie in Terneuzen gaat veel meer lijken op die van de kleinere dorpen. Met iets meer haltes komen alle woongebieden in Terneuzen grosso modo op ongeveer dezelfde afstand van een HOV-halte als de kleinere dorpen waar het HOV langs rijdt.

Van Hulst en Axel naar Walcheren en Zuid-Beveland gaat per HOV iets langer duren dan in het PvE is voorzien (maar nog steeds korter dan in de huidige concessie!). Daarvoor komt echter wel een aantrekkelijke overstapvrije verbinding van Hulst en Axel naar het centrum van Terneuzen voor terug. Als er op drukke uren genoeg reizigers zijn voor een snelle bus vanuit het oosten van Zeeuws-Vlaanderen naar Walcheren en/of Zuid-Beveland, kan daarin vanzelfsprekend worden voorzien. Bijvoorbeeld in een scholierenlijn of een snelle variant van de HOV-lijn waarbij de routevariant niet aan de HOV-frequentie- en bedieningstijdeneisen hoeft te voldoen.

Voor West-Zeeuws Vlaanderen zou onderzocht moeten worden wat voor de meeste reizigers het aantrekkelijkst is: de HOV-lijn naar het ziekenhuis of het busstation Westerscheldetunnel. Tenslotte. De route DOOR Terneuzen betekent dat de HOV-lijn Middelburg-Terneuzen kan eindigen bij het busstation Westerscheldetunnel en dus niet door hoeft te rijden naar het ziekenhuis. Hierdoor gaan de exploitatiekosten van het HOV fors omlaag.

Het bovenstaande voorstel voor het HOV in Terneuzen betekent niet dat OPOV vindt dat er geen beter lokaal ontsluitend vervoer in Terneuzen moet komen om in de lokale vervoersbehoefte te voorzien. Een kleinschalige lokale buslijn of het fijnmazig vervoer is hiervoor van grote waarde.

Ter illustratie: Papendrecht

Het is aardig om de situatie Terneuzen te vergelijken met het Zuid-Hollandse Papendrecht (32.000 inwoners). Er rijdt in Papendrecht HOV (twee R-net lijnen, naar Rotterdam en naar Dordrecht) over de doorgaande weg die min of meer door het midden van de kern loopt. R-net heeft in de bebouwde kom van Papendrecht vier haltes, waarvan er twee vergelijkbaar zijn met de functie van HUB. Daarnaast is er een ontsluitende buslijn die door de meeste woonwijken rijdt en bij beide HUBs op het HOV aansluit.

Axel, Hoek en Poortvliet

Voor deze kernen stelt het ontwerp-PvE dat deze niet door het HOV worden bediend zolang de halte aan de doorgaande weg niet is gerealiseerd. Deze kernen zijn groot en belangrijk genoeg om vanaf de start van de nieuwe concessie door HOV te worden bediend.

Voor Axel zou een andere route moeten worden overwogen die weinig extra tijd kost en waarbij de HUB wordt aangelegd bij de rotonde Zuidsingel/Kanaalkade/Kinderdijk. Zo worden Axelse reizigers veel beter bediend zonder dat dit andere reizigers veel nadeel oplevert.

Logische HOV-haltes die in het Ontwerp-PvE niet worden voorgeschreven

De route van een HOV-lijn voert soms langs woonkernen zonder dat daar in het PvE een halte is voorgeschreven (Burgh en Westenschouwen). In één geval zelfs door een woonkern (Sint Laurens). Langs de route van HOV-lijnen liggen soms aantrekkelijke voorzieningen zonder dat daar een halte is voorgeschreven (het centrum van Goes, Neeltje Jans, Veerse Gatdam).

Een HOV-halte bij deze dorpen en voorzieningen brengt het HOV dichterbij de reizigers en recreatievoorzieningen. Nadelen voor doorgaande reizigers zijn er nauwelijks.

Overstapvrij van Goes naar Hulst

Overstappen is onvermijdelijk maar zou zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Het is onlogisch dat de HOV-verbinding Goes-Hulst in het PvE niet als overstapvrije verbinding wordt voorgeschreven.

Frequenter HOV op zaterdag

Het ontwerp-PvE schrijft voor het hele HOV-netwerk op zaterdag één bus per uur voor. De huidige lijnen Goes-Zierikzee en Goes-Terneuzen rijden al jarenlang een groot deel van de zaterdag twee keer per uur. De vervoerder heeft nimmer een voorstel gedaan voor frequentieverlaging, wat er op duidt dat er door de jaren heen voldoende reizigers zijn om twee bussen per uur te rechtvaardigen. OPOV vindt dat de zaterdagse halfuurdienst in stand moet blijven en in het PvE moet worden voorgeschreven.

Eerder starten met HOV

De concessiehouder voldoet aan de eisen van het ontwerp-PvE als op maandag t/m vrijdag de eerste HOV-bus om 6.59 van het beginpunt vertrekt. Dit is in veel gevallen een achteruitgang ten opzichte van de praktijk in de huidige concessie. En zou ertoe kunnen leiden dat belangrijke plaatsen en stations vanuit een flink aantal plaatsen niet meer om 7.30 bereikbaar zijn.

OPOV vindt dat het PvE zou moeten voorschrijven dat van maandag t/m vrijdag de eerste bus tussen 5.59 en 6.15 van het beginpunt moet vertrekken, op zaterdag tussen 6.59 en 7.15 en op zondag tussen 7.59 en 8.15. 's- Avonds zou de laatste bus tussen ongeveer tussen 22.45 en 23.01 op het eindpunt moeten aankomen. Op langere lijnen zouden deze eisen ook voor logische haltes onderweg moeten gelden. Bijvoorbeeld Hulst-Goes waarbij voor deze PvE-eis Hulst en Terneuzen beide als begin- en eindpunt worden beschouwd.

Deze bedieningstijden zijn meer in overeenstemming met de Regionale Mobiliteits Visie. Ze dragen bij aan een eenduidig bedieningsmodel van het HOV waardoor aan de randen van de dag geen fijnmazig vervoer op HOV-verbindingen hoeft plaats te vinden.

Bijlage 2: Toelichting knelpunt overstaphub Schoondijke

Uitgangspunt is dat WSF bij een uurdienst met één boot wil varen en dat in Breskens een goede aansluitingen WSF-bus en andersom worden geboden. Stel dat WSF de volgende dienstregeling vaart (tijden zijn fictief):

Vlissingen v. .20

Breskens a. .40

Breskens v. .50

Vlissingen a. .10

Dan zal de HOV-lijn Breskens-Brugge in Breskens, Schoondijke en Oostburg ongeveer de volgende tijden moeten aanhouden:

Breskens v. .50

Schoondijke a/v. .00

Oostburg a/v. .10

Oostburg a/v. .20

Schoondijke a/v. .30

Breskens a. .40

Voor de HOV-lijn Terneuzen-Schoondijke gaan we uit van een korte kering in Schoondijke.

Als de HOV-lijn Terneuzen-Schoondijke om .00 in Schoondijke aankomt en vertrekt, zijn er goede aansluitingen Terneuzen-Oostburg en Breskens-Terneuzen. De aansluitingen Terneuzen-Breskens en Oostburg-Terneuzen hebben een overstaptijd van een half uur.

Met aankomst en vertrek in Schoondijke om .30 is het aansluitplaatje precies omgekeerd. Terneuzen-Breskens en Oostburg-Terneuzen zijn goed, Terneuzen-Oostburg en Breskens-Terneuzen betekent een half uur overstaptijd.

Maak je in Schoondijke de bus aansluitingen in alle overstaprichtingen goed, dan leidt dit onherroepelijk in één richting tot een slechte aansluiting van bus op boot. In het voorbeeld hieronder zijn alle bussen om .00 in Schoondijke. En is de overstaptijd van bus op boot in Breskens ongeveer 40 minuten. Tenslotte staat er in Breskens een bus ongeveer 40 minuten stil.

Vlissingen v. .20

Breskens a. .40

Breskens v. .50

Vlissingen a. .10

Breskens v. .50

Schoondijke a/v. .00

Oostburg a/v. .10

Oostburg a/v. .50

Schoondijke a/v. .00

Breskens a. .10