

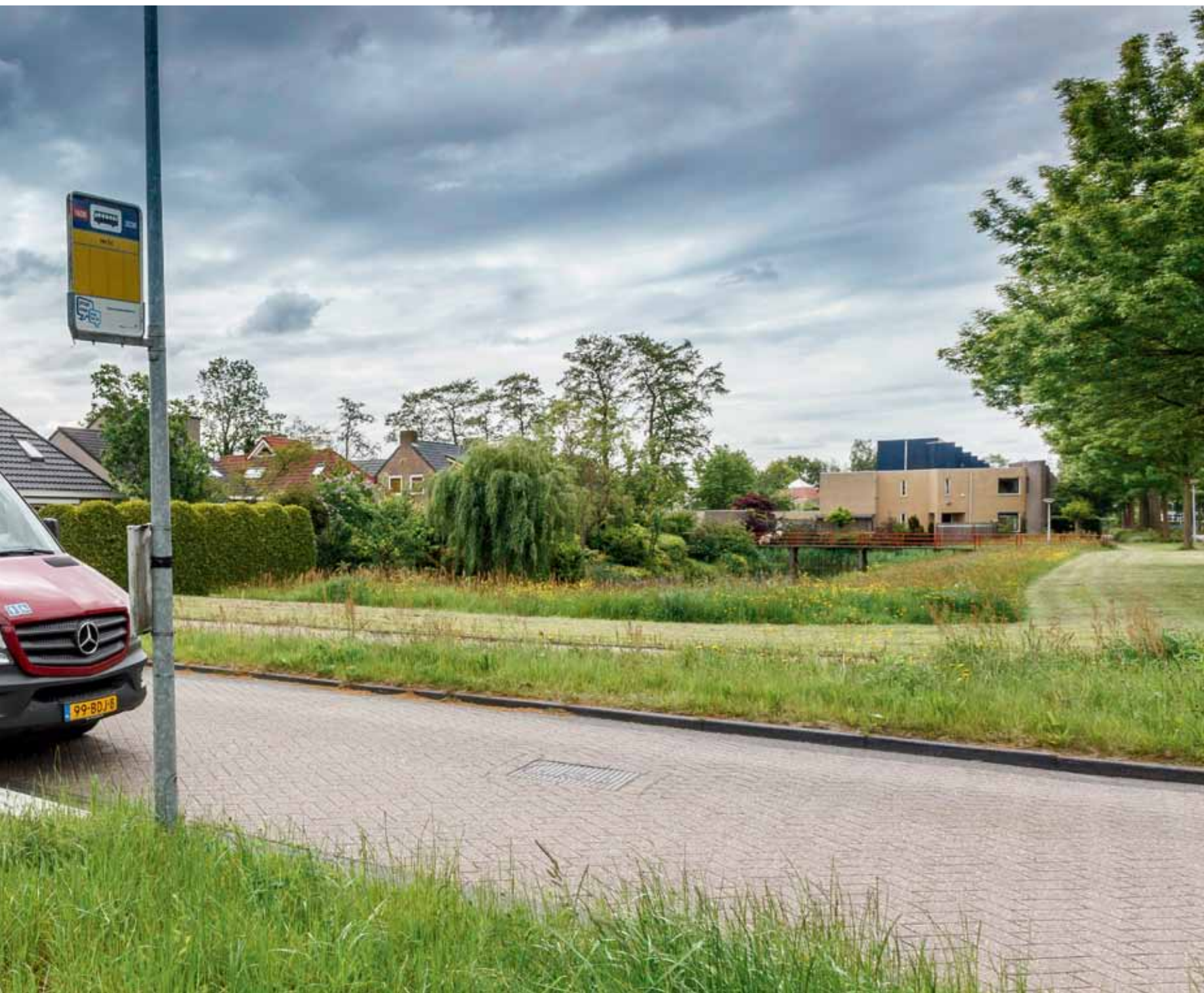


Stadsdienst Meppel houdt op te bestaan

'Er zijn altijd mensen de dupe'

De stadsdiensten in Meppel en Hoogeveen houden eind dit jaar op te bestaan. De gemeenten zoeken een oplossing voor het verlies van het openbaar vervoer. OV-Magazine reisde mee op lijn 1 in Meppel. "Dit is een aderlating."

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



Lijn 1 in Meppel, halte Het Erf.

Op het NS-station Meppel staan twee rood-grijze midibusjes van Connexion met het logo van het OV-bureau Groningen Drenthe te wachten. Stads- en streeklijnen van Qbuzz rijden af en aan. Een gele buurtbus van Syntus laat een reiziger bij de halte uitstappen. En vertrekt leeg. Enkele reizigers wachten in lijn 1, stadsdienst Meppel, voordat deze vertrekt. Deze lijn zal vanaf 16 december 2015 niet meer in de huidige vorm rijden. Bezuinigingen nopen het aanbestedende OV-bureau met de stadsdienst te stoppen. Ook in andere plaatsen zoals Hoogeveen, Assen, Delfzijl, Haren, Hoogezand houdt deze vorm van aanbesteed kleinschalig openbaar vervoer op te bestaan.

“Ik vind het onbegrijpelijk”, zegt chauffeur Martijn Mulder, sinds vijf jaar werkzaam voor Connexion Taxi Services op de stadsdiensten Meppel en

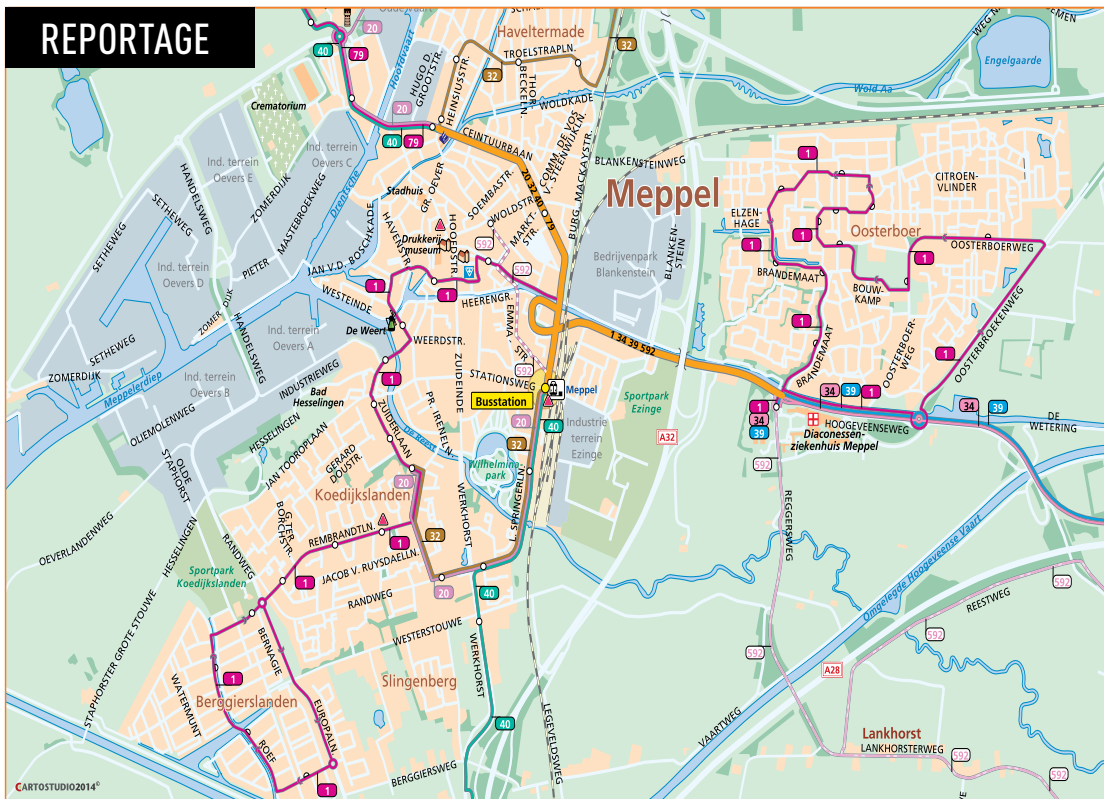
Hoogeveen en eind dit jaar wellicht werkloos. “Volgens het OV-bureau rendeert de lijn niet en moet daarom de stekker eruit. Ze investeren liever in rendabele lijnen en in Groningen-stad. Wij vervoeren in Meppel zo'n 250 reizigers per dag. In Hoogeveen gaat het richting 400. Veel leerlingen, wat forenzen en ouderen. Dat zijn vaste klanten. Die kun je toch niet in de kou laten staan”, zegt hij, terwijl hij aan zijn route begint. “Als er een uitgekleeft alternatief wordt ontwikkeld, verlies je alleen maar meer reizigers. Hoe slechter het aanbod, hoe minder mensen voor het openbaar vervoer kiezen”, redeneert hij doelend op een eerdere frequentieverlaging in 2012.

Kostbare zaak

Connexion Taxi Services voert namens het OV-bureau Groningen Drenthe de stadsdiensten

Meppel en Hoogeveen uit. Plus het kleinschalig vervoer dat in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning en het leerlingenvervoer onder verantwoordelijkheid van de gemeente valt. Wethouder Roelof Pieter Koning (VVD, verkeer en vervoer) was ‘niet blij’ toen hij in juni 2014 hoorde dat de stadsdienst in zijn gemeente Meppel eind dit jaar wordt opgeheven. “Het is een besluit van Gedeputeerde Staten en het OV-bureau waar we weinig tegenin kunnen brengen. Enerzijds heb ik er wel begrip voor dat het in stand houden van onrendabele lijnen een kostbare zaak is, maar wij moeten als gemeente nu het verlies zien op te vangen.”

Hoe? Dat moet later deze zomer bekend worden. In een werkgroep praten gemeente, Connexion Taxi Services, reizigersorganisaties, andere taxibedrijven en de FNV over mogelijke opties.



Chauffeur Martijn Mulder manoeuvreert zijn midibus VDL midcity (goed voor 27 personen) door het centrum van Meppel. De stadsdienst rijdt met een halffrequentie van maandag tot zondag tot 19.00 uur een achtje door Meppel met het NS-station als middelpunt. Bij 24 haltes stopt lijn 1. Rechts wijst Mulder op het Meppelerdiep waar in november Sinterklaas zal aanmeren. “Dan rijden we nog net. Erna wordt het rustig in het centrum en de buitenwijken. Er zijn wel streeklijnen die haltes op deze route aandoen, zoals het ziekenhuis. Maar als lijn 1 straks niet meer rijdt, zijn bijvoorbeeld de dagbesteding Het Erf, verpleeghuis Reggersoord, scholen, winkelcentrum Oosterboer en een nieuwbouwwijk als Berggierslanden niet meer bereikbaar.” Een oudere man stapt uit. “Een vaste klant”, zegt Mulder die de reiziger een prettige dag wenst.

Koning spreekt over creatieve concepten om het doelgroepenvervoer (Wmo, leerlingen, AWBZ) wellicht te verknoep met vormen van openbaar vervoer, dat dan kleinschalig vervoer gaat heten. “We proberen er alles aan te doen iets van het openbaar vervoer overeind te houden. Misschien deels met vrijwilligers en deels met professionals.” Vrijwilligers, zegt Koning, zijn het laatste redmiddel. “Het heeft niet mijn voorkeur, maar het moge duidelijk zijn dat we als gemeente geen budget hebben om openbaar vervoer op te tuigen. Ik probeer in mogelijkheden te denken, niet in hokjes.”

Tien euro per rit

In juni 2014 werd bekend dat het OV-bureau Groningen Drenthe stopt met het kleinschalig vervoer in zes kernen (zie kader), waaronder in Meppel en Hoogeveen, die één concessie vormen. Jan van Selm, directeur, somt de redenen op. “Er zijn te weinig reizigers. Dat hebben we gemeten met de OV-chipkaart. Kennelijk is er geen behoefte.



Buschauffeurs van Connexion bij station Meppel. Rechts Martijn Mulder.

De kostendekkingsgraad ligt onder de 10 procent. Er moet zo'n 10 euro per passagier per rit bij. Lijn 1, die met twee lijnen in totaal 32 uur per dag rijdt, vervoert gemiddeld twee passagiers per rit." De beëindiging van de stadsdiensten Meppel en Hoogeveen levert per jaar 500.000 euro op, vervolgt Van Selm. Het OV-bureau is opbrengstverantwoordelijk. "Met steeds minder rijksge­d moet je je middelen onontkoombaar efficiënter inzetten. De streeklijnen blijven overigens Meppel en Hoogeveen ontsluiten, zij het grofmaziger." Van Selm erkent dat het voor een gemeente vervelend is als geschrapt wordt in openbaar vervoer. "We hebben flexibele concessies waarin we jaarlijks kijken naar de dienstregeling en mogelijke bezuinigingen daarop. Die mogelijkheid is uitdrukkelijk in het bestek opgenomen." Connexxion wil lopende de onderhandelingen geen commentaar geven op het schrappen van de stadsdiensten in Meppel en Hoogeveen. "We wachten de ontwikkelingen af", zegt een woordvoerder "en willen niet voor onze beurt praten."

Het OV-bureau heeft Meppel en Hoogeveen tot december 2015 de tijd gegeven om een alternatief te vinden. Het was aanvankelijk de bedoeling de bezuiniging al eind 2014 te laten ingaan en met de nieuwe dienstregeling de stadsdienst te schrappen. Van Selm: "We hebben extra tijd gegeven om lokale plannen te ondersteunen. De gemeenten kunnen we eventueel faciliteren met materieel, brandstof en know how, mits er een goed idee ligt. In de nieuwe dienstregeling van Qbuzz proberen we bovendien lijnen slim te verleggen zodat een aantal haltes van de huidige stadsdienst toch wordt bediend. Maar feit blijft dat schrappen van openbaar vervoer een ingewikkelde afweging is. Er zijn altijd mensen de dupe." Van Selm gaat in op de kritiek dat het OV-bureau alleen in rendabele lijnen investeert. "Natuurlijk faciliteren we lijnen met een grote vervoervraag om de bereikbaarheid te vergroten. Hoewel een aantal lijnen in Groningen en Drenthe een kostendekkingsgraad heeft van 90 procent moet er nog steeds geld bij. Niet alleen in de exploitatie maar vooral ook in de aanpassingen van de infrastructuur."

Aderlating

De midibus van Connexxion rijdt rustig door het centrum richting buitenwijken. Het aantal verkeersdrempels en snelheidsverlagende maatregelen is groot. "Op de meeste stukken kun je niet harder dan 30 kilometer", zegt Mulder. Een paar jongeren zijn ingestapt. Een oudere vrouw met wandelstok



Halte Prinsengracht, Meppel.



Zes regionale concessies

In totaal heeft het OV-bureau Groningen Drenthe samen met gemeenten in beide provincies zes regionale concessies voor kleinschalig vervoer aanbesteed. Alleen de gemeente Groningen doet niet mee. Qbuzz rijdt in beide provincies de concessie voor het stads- en streekvervoer. Verder is er nog één concessie voor hoogwaardig openbaar vervoer die Arriva Touring rijdt.

Het kleinschalig openbaar vervoer in Groningen en Drenthe bestaat uit verschillende vervoervormen, zoals kleine bussen (regulier of volgens een vaste dienstregeling en route), Servicebussen (stadsbus+ in de plaatsen Assen, Haren, Delfzijl, Hoogeveen, Meppel en Veendam), LijnBelBussen (vaste dienstregeling en route, maar telefonisch reserveren), Buurtbus en Regiotaxi. Het kleinschalig ov is in combinatie met het Wmo-vervoer en het leerlingenvervoer aanbesteed.

Verschillende taxibedrijven voeren de concessies uit. In de regio Zuidwest Drenthe rijdt Connexion Taxi Services het kleinschalig-, Wmo- en leerlingenvervoer in Meppel en Hoogeveen. In ieder geval tot eind dit jaar. Een jaar eerder dan de officiële einddatum van de concessie in 2017. Op dit moment beraden de gemeenten Meppel en Hoogeveen zich over een nieuwe vorm van doelgroepenvervoer in combinatie met openbaar vervoer. Onder de naam 'Nieuw Hoogeveens vervoer' houdt de gemeente Hoogeveen op 30 juni een bijeenkomst voor de inwoners over de eerste ideeën van een nieuw vervoersysteem.

gaat zitten. "Als deze lijn verdwijnt, is dat een aderlating voor mij. Ik ga graag naar de stad en moet ook vaak in het ziekenhuis zijn. Mijn man werkt nog. De bushalte is 30 meter van mijn huis. Ik voel me mobiel, hoe krakkemikkig ik ook loop. Zonder bus kom ik misschien nergens meer. Schrijf dat maar op", zegt ze.

In veel provincies wordt kleinschalig openbaar vervoer, noodgedwongen, vervangen door lokale initiatieven. Vaak deels met vrijwilligers. "Er is dan meestal geen sprake meer van openbaar vervoer. Het is een vorm van collectief aanvullend vervoer die onder de lokale regie wordt uitgevoerd", definieert Van Selm voorzichtig. "Het gaat om lokale initiatieven die lijken op openbaar vervoer. Met buurtbussen die maximaal acht personen kunnen vervoeren en soms met een vaste frequentie rijden. Klanten zijn vaak heel tevreden."

Deze trend past volgens hem in een tijdbestek van lokale initiatieven en eigen organisatiekracht in een participerende samenleving. Het reguliere ov-werk wordt daardoor minder. Maar, benadrukt Van Selm: "Het OV-bureau vervangt geen gekwalificeerde werknemers door vrijwilligers. Wij initiëren geen vrijwilligersvervoer. Dat gebeurt op lokaal niveau. Dat valt niet onder onze verantwoordelijkheid."

Juridische stappen

FNV-bestuurder Ed van Eijbergen neemt het op voor zijn veertien chauffeurs die eind dit jaar in de WW dreigen te belanden. "De vrijwilliger levert de goedkoopste arbeid. Dat is duidelijk. Het gaat hier echter om verdringing van werkgelegenheid. Het is onacceptabel gekwalificeerde werknemers te vervangen door vrijwilligers. Het gebeurt overal – niet alleen in het openbaar vervoer. We beraden



Halte Hoofdstraat in Meppel.



“Als deze lijn verdwijnt, is dat een aderlating voor mij. Zonder bus kom ik misschien nergens meer.”



Ook de Buurtbus maakt onderdeel uit van het kleinschalig openbaar vervoer in Drenthe.

ons op juridische stappen. Maar eerst moeten de plannen op tafel liggen.” Volgens de vakbondsbestuurder heeft de gedeputeerde van de provincie Drenthe in 2014 een inspanningsverplichting ten aanzien van het behoud van werkgelegenheid toegezegd. “We overleggen al sinds oktober 2014, maar het schiet niet op.”

In de werkgroep waar naast Van Eijbergen chauffeur Martijn Mulder namens de vakbond meespreekt over mogelijke alternatieven voor het verdwijnen van Lijn 1, signaleert hij nog geen duidelijke koers. “Ze lijken alle kleinschalig vervoer op één hoop te willen gooien. Met vrijwilligers Wsw’ers, taxichauffeurs en misschien een paar buschauffeurs die het vervoer tussen 6.00 en 10.00 uur en tussen 14.00 en 18.00 uur rijden. Maar het is koffiedik kijken. Het kan nog alle kanten opgaan.” Dat het openbaar vervoer weer een dreun krijgt, staat voor hem als een paal boven water. Straks is de OV-chipkaart voor de gewone reiziger niet meer geldig en moeten mensen een kaartje kopen. Jongeren met een jaarkaart doen dat natuurlijk niet, die gaan fietsen. Zo raken we langzaam de reiziger kwijt.”

Openbaar vervoer kerntaak

Fractievoorzitter Elisabeth Bakkenes van Sterk Meppel vindt een belbus op zondag, gereden door een vrijwilliger uit de buurt, nog enigszins acceptabel. “Maar verder moet openbaar vervoer gewoon een voorziening zijn, uitgevoerd door gekwalificeerde werknemers. Dat hebben we het college laten weten. Ik pleit voor meer openbaar vervoer. Gratis. Twintig jaar geleden hadden we een fors gesubsidieerde stadsdienst, waar reizigers een kleine bijdrage voor betaalden. De bus stopte na hand opsteken; er waren geen vaste haltes, mensen konden overal in- en uitstappen. Dat werkte prima. Vooral bij ouderen

was de lijn geliefd. Hoe kun je nu participeren in deze samenleving als je geen vervoer hebt?” Rijk en provincie moeten hun verantwoordelijkheid nemen, vindt Bakkenes. Openbaar vervoer is volgens het raadslid een kerntaak. “Ik krijg steeds meer het gevoel dat de gemeente een soort afvoerputje is en tal van voorzieningen bij ons over de schutting worden gekieperd. Het is een vreemde taakopvatting om alleen te investeren in rendabele lijnen en te bezuinigen op minder rendabele buslijnen. Iedereen moet van deze voorziening gebruik kunnen maken, waar je ook woont.” Bakkenes is huiverig voor de mogelijke plannen om in Meppel alle soorten van doelgroepenvervoer te combineren. “Stadsvervoer kan eventueel nog wel samen met leerlingenvervoer. En ouderen of mensen die minder goed ter been zijn kunnen

met hun Wmo-pas wellicht met leerlingen of openbaar vervoer worden gecombineerd. Maar voor mensen met een zwaardere beperking die een specifieke vervoerbehoefte hebben, bijvoorbeeld rolstoelvervoer of van deur-tot-deurvervoer, ligt dat toch echt anders. Als we slim met onze budget voor doelgroepenvervoer omgaan en de parkeertarieven verhogen, zie ik mogelijkheden voor een stadsdienst zes maal per week, veertien uur per dag. We moeten voorkomen dat het openbaar vervoer nog verder wordt uitgehold. De bevolking vergrijs; de armoede neemt toe. De meest kwetsbare mensen worden de dupe.”

Eind juni moet meer duidelijk worden over het lokale vervoer in Meppel en Hoogeveen. Zie ovmagazine.nl



Bushaltes bij station Meppel.