

Statengriffie

Van: Jan Wolters <Jan.Wolters@home.nl>
Verzonden: vrijdag 14 november 2014 19:05
Aan: h.miedema@ groningen.nl
CC: Harm Kuipers; Albert Huizing; Albert Kerstholt; Albert Timmerman; Ad van Berkel; Bert Vorenkamp; DOP; Egbert Bolhuis; e.heemstede@drenthe.nl; e.roemer@tweedekamer.nl; Eddy Veenstra; 'Ferencjacobs.com'; Greet Seinen; Gea Smith-Bults; Gabrielle van Dinteren; h.beerdaa@drenthe.nl; Hans Hornstra; Harry van de Pol; h.vanderven@drenthe.nl; Johan Baltés; Johan Baltés; Joma Kaal; Annemarie Pannekoek-van Toor; Jan Slagter; j.smiths@drenthe.nl; Jurr van Dalen; Jan Luuk Stel; Klaas Neutel; Ko Vester; l.beving@drenthe.nl; l.bouwmeester@tweedekamer.nl; 'Lous Folkers'; 'Lucas van der Velde'; Louise Smits; Maaïke Bakker; n.m.irrgang-borsboom@drenthe.nl; Margriet Stijkel-Kuipers; 'Ria Onclin'; Marianne van der Tol; 'B.Bolding'; benniekarsten@gmail.com; 'bennie tibbe'; berjescha@hotmail.com; 'Bennie Boekholt'; Martijn van Middelaar; mfjdoornbos@credion.nl; Michel Berends; Nico Uppelschoten; N391; nieuwsdienst@telegraaf.nl; niekodikstra@ziggo.nl; Philip Oosterlaak; Peter Zwiers; post@iederin.nl; Post; Roelie Goettsch; R Horasan; Ruud Fokkens; Tjisse Stelpstra; w.meuwissen@drenthe.nl; r.vanderweide@emmen.nl; 'Jeroen Veltheer'; jan.bos@emmen.nl; j.otter@emmen.nl; b.arends@emmen.nl; b.wilms@emmen.nl; berjescha@hotmail.com; hvelzing@hotmail.com; henk.linnemann@planet.nl; gunnarjensbijlsma@gmail.com; sandro_slijepcevic@hotmail.com; h.a.bos@home.nl; nicoschiphouwer@kpnplanet.nl; woltman@live.nl; eddydevries1963@home.nl; denisewoelders@gmail.com; lhamberts1949@kpnmail.nl; leomangnus@live.nl; marcelpoelman71@hotmail.com; 'Elly Wolters'; elledevries@hotmail.com; bengreevink@gmail.com; schrikpascal@gmail.com; anita louwes; ozkan48@zonnet.nl; raymond@wanders-langen.nl; 'Tommy Post'; 'Ton Schoo'; 'Ton Sleeking'; 'Trijn de Jong'; ghorstman58@home.nl; theoreinink@ziggo.nl; Theo Gerth; auke.oldenbeuving@gmail.com; dirk.van.dijken@cdaemmen.nl; henkteuben@hotmail.nl; p.mellema@hotmail.com; 'johan schrik'; 'Henk Prive'; henk.jeurink@online.nl; henk.jumelet@emmen.nl; johan.scheltens@vvdemmen.nl; nynke.houwing@emmen.nl; 'Carmen Hoogeveen'; 'Karel Eggen'; tamaraknaap@gmail.com; 'Ton Schoo'; zorgbureauhoeksema@hetnet.nl; h.kruise@emmen.nl; h.leutscher@leutscher.nl; j.ensink@lef-emmen.nl; henk.huttinga@nn.nl; w.vanheusden@emmen.nl

Onderwerp: Groen Links in de pers over OV op het platteland.
Bijlagen: Toekomst openbaarvervoer op het platteland hangt aan een zijden draad.docx; Toekomst openbaarvervoer in dorpen en wijken gemeente Emmen.docx

Emmen vrijdag 14 november 2014

Onderwerp: Openbaarvervoer op het platteland

Geachte relatie en belangstellenden,

Als voormalig autobuschauffeur reageer ik op een krantenartikel waarin afgelopen woensdag 12 november in het DVHN de Groen Links gedeputeerde uit Groningen en een commissielid gedeputeerde staten van Drenthe een stuk ten tonele brachten over de meest moeilijke scenario's die er mogelijk op ons afkomen.

Deels hebben ze gelijk, echter laten zij achterwege waar echt op bezuinigd zou moeten worden.

Ik schrijf dit artikel bewust op persoonlijke titel omdat ik daarmee wil voorkomen dat leden die samenwerken in een commissie hierover aangesproken zouden kunnen worden.

U kunt mij benaderen als er vragen zijn, juist ik geef over het openbaarvervoer graag uitleg over zaken die anders geregeld moeten worden, omdat het instant houden van het veel te logge ambtelijke apparaat en de steeds terugkerende aanbestedingen ons openbaarvervoer grotendeels ontnomen zal worden.

Stuur het bericht gerust dor en hoop dat gezien de provinciale verkiezingen die eraan komen de politiek nog eens goed naar vele zaken wil kijken.

Te gek voor woorden , een stadsdienst de straat voorbij laten rijden waar juist veel potentionele cliënten wonen die allemaal 50 + zijn.

In de Asser woonwijken de stadsdienst altijd heel erg druk bezet waren, wie is nu de schuldige van de enorme terugloop van passagiers.

Hoe is het mogelijk dat dit zelfde heeft plaats gevonden in Hoogeveen, en Meppel?

En nu maar net doen of de bewoners er geen behoefte meer aan zouden hebben?

Als je de cliënt in je zaak te kort gaat doen, zal hij je verlaten en andere alternatieven gaan opzoeken.

Maar wie weet zie ik dit als oud buschauffeur wel helemaal verkeerd.

Laat het me maar weten als u wilt reageren.

Fijn weekend gewenst en we gaan positief aan het nieuwe jaar straks beginnen.

Jan.wolters@home.nl

Toekomst openbaarvervoer op het platteland hangt aan een zijden draad.

Door een vergrootglas onder de loep genomen door een oud medewerker uit het openbaarvervoer.

Jan Wolters uit de gemeente Emmen.

Emmen vrijdag 14 november 2014

Afgelopen woensdag 12 november kreeg ik een artikeltje via de computer doorgestuurd waarin het openbaarvervoer beschreven is geworden door leden van Groen Links t.w. de heer Harrie Miedema Statenlid Provincie Groningen en de heer Hans Kuiper commissie lid Provinciale Staten Drenthe.

Als oud medewerker van het openbaarvervoer waarin ik slechts 22 jaar met veel plezier en inzet werkte verneem ik keer op keer dat juist er aan voorbij gegaan wordt dat niet een ervaringsdeskundige aan het woord komt in de media, maar bestuurders die nimmer of nooit een autobus hebben bestuurd juist wel aan het woord gelaten worden .

Je daarom heel vaak een verkeerd beeld in een krant of op de radio te horen krijgt, je als ervaringsdeskundige knarsetandend een artikel laat voorlezen, vandaar ik mijn verhaal aan het papier toe vertrouw om het te gaan verspreiden.

Wel op persoonlijke titel omdat je anders kans loopt commentaar te krijgen van personen die in tal van commissies zitten.

Het gaat goed met de hoofdlijnen binnen het openbaarvervoer in Groningen en Drenthe.

Dat is helemaal geen wonder als je daar heel veel gemeenschapsgeld naar toe gaat pompen als overheid.

En ja dat is prettig voor de stroom studenten die daarmee aangevoerd worden naar de stad Groningen.

Maar vergis je niet op de langere termijn dat aanvoerlijnen noodzakelijk blijven om snelle drukke lijnen in stand te houden, en nee het zijn niet alleen maar studenten die uit de buitengebieden naar die snelle lijnen komen, uitschakelen van lijnen op het platteland, al dan niet nog in takt zijn mede bepalend hoe de toename gestimuleerd kan worden er meer gebruik van te laten maken. Aanpassingen bushaltes voor meer dan 30 miljoen in heel het land dus betere toegankelijkheid van gehandicapten kunnen daar ook een rol in gaan spelen.

Maar inderdaad deze voortgaande investeringen in de grote drukke lijnen steeds weer opnieuw ten koste gaan van het vervoer op het platteland.

De beide heren roepen op om het openbaarvervoer in stand te houden op het platteland.

Die zelfde overheid die propaganda voerde na de weder opbouw van ons land, vertelde dat het voor iedereen mogelijk moest blijven zich te kunnen verplaatsen, openbaarvervoer er altijd mogelijk moest blijven.

Overheden hebben er voor gekozen dat zij net als bij de PTT de NS en ja het openbaarvervoer niet meer een semi overheidsinstelling zou moeten zijn.

Er was immers een VSN groep die in ons land het openbaarvervoer en alle vervoersbedrijven onder haar hoede had, de overheidsgelden daar in goed overleg verdeeld werden onder al die busondernemingen, die zelf bepaalden hoe zij het geld in de regio en hun maatschappij gingen inzetten. Ook in die jaren kun je niet spreken van grote aantallen passagiers vanaf het platteland, maar ondanks de minder grote aantallen passagiers kon de burger rekenen op openbaarvervoer, ook in de late avonden en op zon en feestdagen.

De bus in vele dorpen en wijken een vaste route had lopen, je niet vooraf hoefde te bellen, je een kaartje kocht op maat bij de chauffeur.

Bus ondernemingen een eigen vestiging hadden, eigen onderhoud pleegden, geen peperdure lease contracten hadden. Kortom mede door het genereren van eigen inkomsten het openbaarvervoer in dorpen en wijken en dus ook de lijnen in stand konden houden, zonder te gaan snijden. VSN (verenigd streekvervoer bedrijven Nederland) en de overheid bewaakten de activiteiten in Nederland van het openbaarvervoer.

Bij de intrede van de openbare aanbestedingen in Nederland moest vanuit overheidswege ook het openbaarvervoer worden aanbesteed.

De VSN groep in Utrecht gezeteld moest haar positie gaan opheffen, iedereen binnen Europa die zich bezig hielden met deze vormen van vervoer konden inschrijven om in een bepaald gebied te mogen gaan rijden.

Hiermee begon de snelle aftakeling van het openbaarvervoer op o.a het platteland, de busonderneming die in een regio jarenlange ervaring had in de regio en ook daar bedrijfsgebouwen etc in eigendom had, kon in veel gevallen de deuren sluiten.

Personeel ging mee over naar een meestal onbekende busonderneming, met vaak meer na dan voordelen.

De nieuwe ondernemer in Groningen en Drenthe als voorbeeld nemende haar bussen in de openlucht moest stallen, er geen overeenkomst gesloten kon worden met de oude busonderneming in veel gevallen.

Er hoge kosten moesten worden gemaakt door het aanleggen van een tank en was straat, bussen geleased moesten worden, ook aan vele milieu eisen extra moest worden voldaan.

Kortom bij steeds weer na jaren terugkerende aanbestedingen het wiel steeds weer opnieuw gaat worden uitgevonden.

Hoge kapitaal vernietiging is hierbij regelmatig aan de orde, bussen zomaar niet meer worden gebruikt, en er weer een nieuwe vloot besteld gaat worden.

De huidige busondernemers mede afhankelijk zijn van inkomsten welke de Provinciale overheid haar voor een bepaald gebied toekent.

Zij ook gebonden zijn aan regels die door deze Provinciale overheid worden opgelegd, geen volledige vrijheid om zelf te bepalen hoe hun dienstregeling en routes er uit gaan zien.

Door keuzes te moeten gaan maken kiest uiteraard de busonderneming voor druk bezette routes en dat heeft ook te maken met gereden kilometers en kosten.

Het niet meer aandoen van wijken of zelfs hele dorpen is een gevolg van deze aanbestedingsmaatregelen.

Een bepaalde route drastisch in korten betekend wettelijk dat de route bestaat , maar de ondernemer niet meer kilometers af gaat leggen die hoogst noodzakelijk zijn, hij op deze wijze voldoet aan bepaalde opgelegde normen, maar er niet gekeken wordt of dit ten koste gaat van afname passagiers aantallen.

Voor hem is erg belangrijk zo weinig mogelijk kilometers af te leggen zo genereer je winst , en kan men niet zeggen dat het gebied niet bediend wordt door het openbaarvervoer.

Dat de bus niet meer in een dorp of wijk komt maar alleen nog er langs rijdt is kennelijk van ondergeschikt belang, je kan je afvragen of passagiers nog wel een belangrijke rol spelen in dit aanbestedingsspel.

De strippenkaart is afgeschaft na enige tijd, iedereen is op het hart gedrukt een OV chipkaart aan te gaan schaffen.

Na enige tijd zou het niet meer mogelijk zijn zonder een OV chipkaart te gaan reizen met bus tram trein en metro.

Voor vele miljoenen is er geïnvesteerd in dure apparatuur in bussen,treinen stations kiosken, bij supermarkten etc. je kon daar de chipkaart t activeren en een saldo op gaan zetten.

Dus een bedrag die je als burger ontrekt aan je huishoud portemonnee, je in en uit moet checken anders wordt de reis extra duur.

Terug vragen van afgeschreven gelden een zeer moeilijke zaak schijnt te zijn.

Is de OV chipkaart nu dan het enige middel om nog mee te gaan reizen in bus,trein, tram of metro, nee zeker niet dat is een wassen neus.

Je kan nog steeds vele soorten kaartjes in de verschillende regio's kopen bij de chauffeur, en ja ook "Kruitvat" "Blokker" en andere warenhuizen bieden met enige regelmaat voordeel kaarten aan om mee door het land te kunnen reizen.

Voor visueelgehandicapten die zelfstandig willen reizen is het echt lachen geblazen, waar zou je moeten zijn om je OV chipkaart te laden, waar is er een paal om in en uit te checken, moet je wel of niet door een poortje, hoe kom ik er als visueel gehandicapte door en hoe zit het als mijn begeleider erbij is?

Saldo laten afschrijven waar ikzelf geen controle over kan hebben staat mij niet aan, laat staan achteraf de rekening te krijgen.

Ik denk dat door al die regelingen velen van mijn lotgenoten maar thuis blijven en er amper gebruik van maken, bij een uitzondering daar gelaten.

Veel te veel bijzondere regelingen en plaatsbewijzen, het moet simpel en eenvoudig .

Vele duizenden burgers ook veel geld zijn kwijtgeraakt door hun grote strippenkaart niet tijdig te gebruiken of in te leveren om

Restitutie aan te vragen, waar zijn deze duizenden euro's gebleven vragen wij ons af.

Was het niet zo dat de ondernemer naar de cliënten moest komen, dan andersom het geval was, dat in sommige gevallen het gevaarlijk kan zijn dat een grote bus door een woonwijk nog gaat rijden, kan helemaal waar zijn.

Maar aangepast vervoer (midibus) zou op zwakkere lijnen toch een uitkomst kunnen zijn.

Zelfs zou het best goed mogelijk moeten zijn dat een dergelijke midibus waar slechts een klein aantal passagiers in plaats kan nemen, en minder kosten heeft rijdt om b.v de 2 ur en in de avonduren na de spits ook om de 2 uur nog wel dor het dorp of wijk komt rijden.

Openbaarvervoer zou in 206 vooral in Groningen en Drenthe te maken krijgen met grote te korten van meer dan 4 miljoen oplopend naar 8 miljoen

De grootste fout die de overheid momenteel maakt is het feit dat er geschrapt moet gaan worden aan de nog bestaande buslijnen juist op het platteland, de grote schakels die tussen de geldverstrekker (onze regering) daar wordt niet aan getornd, mogelijk zou daar veel te verdienen zijn, kortere lijnen en geen grote bureaus die veel geld kosten en er dus al veel geld verloren gaat voordat het juist aankomt op de plaats waar het voor bedoeld is.

Laten de bus bedrijven zelf weer regelen hoe het vervoer in stand gehouden moet worden, die zijn juist heel goed in staat een goede dienstregeling op te gaan zetten.

Inzet van ander goedkoper materiaal dus kleine bussen zou best op verschillende tijden op het platteland veel geld kunnen schelen.

Maar handen af van gediplomeerde vakmensen die jarenlang kennis van zaken hebben, bijgeschoold worden en weten bij calamiteiten weten waar abraham de mosterd haalt.

Inzetten van buurt of belbus projecten met daarbij de inzet van vrijwilligers is een zeer kwalijke zaak.

De overheid ontrekt zich aan haar verantwoordelijkheid, komt gemaakte afspraken niet na en laat het over aan de Provincie en gemeenten die al helemaal geen kennis in huis hebben, als het gaat over exploitatie en inzet van personeel bij een busbedrijf.

Het doet grote afbreuk aan de kwaliteit van het openbaarvervoer wanneer er vrijwilligers busjes gaan rond rijden in plaats van regulier georganiseerd zeer vakkundig vervoer.

Het omzeilen van wet en regelgeving ten aanzien ontslaan van een autobuschauffeur, die maanden later verplicht gaat worden door zijn eigen gemeentelijk apparaat is ongeloofwaardig en om op deze wijze een burger aan het werk te zetten is tegenstrijdig.

Een opgeheven reguliere baan op deze wijze later in te vullen door een vrijwilligersbusje met een vrijwilliger (niet vrijwillig, was mogelijk eerder buschauffeur van zo'n opgeheven lijn) druist toch in tegen alle respect en normen en waarden.

Er moet anders met het geld omgegaan worden, geen toeslagen voor commissariaten, geen bonus of wachtgeld regelingen meer toestaan. Dat zijn maatregelen die besparend zijn en het openbaarvervoer op het platteland in stand kan houden.

Geef juist de busondernemer meer verantwoordelijkheid en schrap de management teams, van bovenaf gaan inkrimpen en bezuinigen, stop met aanbesteden het is geld over de balk gooien.

Daar gaan wij aan ten gronde, en levert nog meer verlies op.

Als er eenmaal toegelaten gaat worden dat vrijwilligers de taak over gaan nemen van een gediplomeerde autobuschauffeur is het hek van de dam en zal dit nooit meer te stoppen zijn.

Beloften en toezeggingen zullen weinig of niets meer inhouden.

Het is de verantwoordelijkheid van onze overheid die heel veel zaken aan anderen over gaat laten en zelf achterover gaat leunen, zij ontlopen hun verantwoordelijkheid werken er aan mee dat het legioen werklozen alleen maar toe zal nemen.

Op velerlei terreinen komen er steeds meer werklozen bij, die via een andere constructie gedwongen worden om vrijwilliger te gaan spelen, daarmee gedwongen worden werk te doen die ooit een reguliere functie in hield. Op dergelijke wijze c.a.o afspraken afgebroken worden en tegen veel lagere kosten (uitkering) uitzend constructie sommigen van hen weer aan het werk zullen worden gezet op een buurtbusje of anders.

Toekomst gerichte bezuinigingen zijn misschien onvermijdelijk? Ik vraag mij dat ernstig af .

Te veel geld blijft er onderweg hangen en wordt niet of nauwelijks besteed aan echt openbaarvervoer.

Bezuinigen maar dan aan de bovenkant gaan snijden in organisaties en meer overlaten aan het busbedrijf.

Zelfs is een belangrijke taak weggelegd voor vele gemeenten, die naar mijn inzicht veel te weinig inzet tonen in het openbaarvervoer.

Eigen inbreng en ontwikkeling is weinig of niets van te merken, de Provincie moet ook de hand in eigen boezem steken, stop met vele reclame berichten om mensen naar Groningen te lokken.

Ga reclame maken voor de midibus op het platteland, pak de midibus naar de markt , promoot het nieuwe vervoer midibus in de weekenden en op de avonden, maar wees je er van bewust dat waar je de cliënten uit de rijdende bus hebt weggejaagd het heel veel tijd kost het vertrouwen terug te winnen.

Geld is er in Den Haag dat moet eerst besteed worden aan zaken die er in ons land niet goed gaan.

Ik durf het aan om een aantal zaken te benoemen;

Openbaarvervoer , Collectief gezamenlijk vervoer , scholieren aangepast vervoer, werkloosheid, jeugdzorg, armoedebestrijding, zorg voor ouderen en burgers met een handicap.

Taken genoeg om de overheid eens over te laten nadenken, laten wij als burger ook gebruik van blijven maken , en geloof hebben in samenwerking, participatie daar waar het kan .

Een ernstig verontruste oud buschauffeur .

Jan Wolters

Bonte Kraai 4

7827 JA Emmen

Tel: 0591-676990

jan.wolters@home.nl

Toekomst openbaarvervoer in dorpen en wijken gemeente Emmen.

Geschreven door Jan Wolters

24 april 2014

Gewijzigd op 27 april 2014

De toekomst van het landelijk openbaarvervoer staat onder druk, vooral daar het gaat om de plattelands kernen en de meest kwetsbare buslijnen, met regelmaat komen er berichten in de media dat er weer enorm bezuinigd gaat worden.

Ook dit jaar 2014/2015 blijken wij in de provincie,s Groningen en Drenthe wederom niet aan te ontkomen dat er 1,8 miljoen bezuinigd moet worden.

In Groningen en Drenthe hebben wij te maken met het “openbaarvervoer bureau” die onder de vlag van de Provincie Groningen/Drenthe zorg draagt voor het in stand houden van het openbaarvervoer.

Zij laten zich adviseren door gemeenten en een aantal organisatie,s o.a Rover reizigers organisatie”,het Openbaarvervoer consumentenplatform Groningen/Drenthe en enkele andere instantie,s.

Ook aanbestedingen en verdeling van de beschikbare gelden hebben zij onder haar hoede en leggen daar , verantwoordelijkheid voor af bij de Provinciale Staten van Groningen/Drenthe.

Wij hebben het hier over een tussenschakel tussen geldverstrekker en uitvoerder, de busorganisatie die het openbaarvervoer in de provincie uitvoert.(gegund bij aanbesteding).

De vraag die je dan wel eens met regelmaat hoort is; Wat kost een dergelijke organisatie op jaarbasis,en is het nog wel van deze tijd.

Kunnen de lijnen niet korter en wat is het verschil van exploitatie kosten dan, om een goede structuur te kunnen blijven garanderen voor het openbaarvervoer.

Immers als de Provincie het OV bureau weer in haar eigen huis laat werken(functioneren) zijn daar ook kosten aan verbonden, dus vragen wij ons wel af of alle veranderingen wel verbeteringen zouden zijn.

En ook hoor ik dan de vraag stellen dat wanneer de vervoerder (busmaatschappij) deze klus zou gaan uitvoeren,zonder een OV bureau of dit dan wel gaat werken en of er dan wel meer aandacht en zorg zou zijn voor zwakke en dunne lijnen op het platteland.

De vraag die wij ons met regelmaat stellen is wat nu precies de reden is dat de burgers (inwoners) steeds minder gebruik maken van het openbaarvervoer in een dorp,streek of woonwijk.

Is de terugloop te wijten aan het feit dat er op onvoldoende en onregelmatige tijden een bus kan worden genomen.

Is de route die gereden wordt de reden dat men de bus niet meer neemt. (komt niet meer in het dorp of wijk)

Is de reden het dat de bus niet meer in de avonduren dan wel op zon of feestdagen niet meer rijdt, en dan genoodzaakt is met de regiotaxi te gaan of ander vervoer de reden.

Is de prijs van een eurokaartje €2,00 op de bus gekocht (altijd nog mogelijk en soms goedkoper dan de OV chipkaart) de reden dat het te duur gevonden wordt.

Of denkt men doorgaans dat men niet weet goed om te gaan met de OV chipkaart op de bus de reden is om er maar vanaf te zien.

Wie kan duidelijk aangeven hoe de bewoners, jongeren en ouderen, met of zonder een beperkingen zich op een andere wijze nu verplaatsen dan met de bus te gaan reizen.

En hoe vaak maken zij gebruik van een ander vervoermiddel dan de bus, en wat zijn dan de kosten van een dergelijke andere vervoersvoorziening.

Uit onderzoek is komen vast te staan dat 40% van pasjes houders die nu doorgaans met de regiotaxi rijden, ook in staat geacht kan worden met of zonder begeleider gebruik kan maken van de bus, uit gewoonte denken velen daar onvoldoende bij na omdat vele jaren geleden het heel normaal was het op deze manier te regelen.

Hoe zien onze inwoners van de gemeente Emmen in ons dorp Emmen als daarbuiten de toekomst van het openbaarvervoer voor ogen.

Wat zou voor hen de beste oplossing zijn om verdere leegloop van de bussen te kunnen voorkomen.

Wat moet en zou er aangedaan kunnen worden door ons als burgers het openbaarvervoer weer in de lift te krijgen, om te voorkomen dat wij straks niets meer over zouden gaan houden.

De bus terug in het dorp of wijk, is dit haalbaar en betaalbaar.

Moeten er meer kleinere bussen gaan rijden (midi bussen, 15 zitplaatsen 20 staanplaatsen).

Zijn wij misschien beter uit met het invoeren van belbussen die je moet reserveren vooraf.

Of gaan wij over tot het invoeren van meer buurtbussen met vrijwilligers achter het stuur.

Moeten midi busjes dan wel worden gereden door gediplomeerd vakkundig personeel, of kunnen hier ook taxichauffeurs of zelfs vrijwilligers op gaan rijden.

Bovenstaande vragen en voorbeelden zijn niet zomaar uit de lucht komen vallen, vooral als ik als ervaringsdeskundige zie wat er allemaal in de toekomst staat te gebeuren.

Snelle lijnen, drukke lijnen vooral voor de studenten en treinreizigers blijven ze op investeren.

Groningen zelfs een 24 mtr. Lange gelede bus in augustus op lijn 11 in gebruik gaat worden genomen (zeer drukke studentenlijn).

Emmen/Groningen 15 mtr. Lange gelede bussen ingezet gaan worden op de sneldienstlijnen naar Groningen.

De dunne zwakkere lijnen zullen in moeten leveren, genoemd zijn al Meppel, Hoogeveen, Emmen, Assen etc.

Emmen zal zo als het voorstel er nu uit ziet, lijn 15 weer laten gaan rijden via de Weerdingerstraat naar Weerdinge.

En niet meer zoals nu het geval is via de Nijkampenweg naar Klijndijk, alleen zal dan Emmermeer lijn 28 overhouden die als enige op bepaalde tijden nog eens door de wijk blijft rijden.

Lijn 15 een prima aansluiting geeft op de stadsdienstlijnen op het busstation bij NS, lijn 28 sluit daar in tegen juist niet aan op deze stadsdienstlijnen.

Het is van het grootste belang dat juist Emmermeer weer een goede vervanger hiervoor krijgt, wanneer de voorstellen door zullen gaan. Wij zouden graag een midibus of servicebus ingezet zien, die een vaste route weer door de wijk gaat rijden, en een goede aansluiting gaat geven op de andere stadsdienstlijnen en evt. het spoor. Wij zijn er bijna van overtuigd dat wanneer de gemeente Emmen haar plannen met de taxipasjes gaat veranderen, en er minder nieuwe pasjes gaan worden verstrekt er meer potentiële passagiers terug zullen komen in dit soort stads en streekvervoer, maar dan is wel de voorwaarde dat een dergelijk openbaarvervoer er wel met regelmaat aanwezig moet zijn om er ook gebruik van te kunnen maken.

Cijfers van de OV chipkaart hebben aangetoond dat er nu in de wijk Emmermeer weinig reizigers met de bus reizen.

Er in verhouding veel gebruik gemaakt wordt van de regiotaxi, waarvoor jaren geleden heel veel pasjes zijn verstrekt.

Let op!

Eurokaartjes, dagkaarten die op de bus terplekke gekocht worden, worden bij het aantal geregistreerde reizigers in de OV chip computer **niet** meegeteld, daardoor zijn de telgegevens niet altijd juist en kunnen daaruit verkeerde conclusie,s worden getrokken.

Terwijl juist de opbrengsten van de losse verkoop direct in de kas van het **Openbaarvervoer bureau** terecht komen, en niet zoals de chipkaart gelden landelijk door de overheid verdeeld worden. De gelden van losse verkoop uiteraard weer ingezet worden voor het openbaarvervoer in onze provincie Groningen/Drenthe.

De vraag die wij voorleggen is of wij het met lede ogen toezien hoe ons vervoer aan het afbrokkelen is, of gaan wij samen verbindingen leggen om juist het openbaarvervoer te gaan promoten.

Gaan wijk en dorpsverenigingen en de ouderen bonden, de senioren raad, wmo raad, de OSOG,

WSW raad, het jeugdwerk, winkelcentra, verzorgingshuizen de handen in heen slaan. Of laten wij het er maar bij zitten.

Bedenk dan wel dat er velen zijn in onze maatschappij die geen eigen vervoer hebben, aangewezen zijn op ander vervoer, of afhankelijk zijn van anderen.

Of zoals de gemeente Emmen onlangs aangaf er veel te veel gebruik gemaakt wordt van een in het verleden verkregen taxipas, van het regiotaxivervoer.

Bedenk goed dat het laatste aanzienlijk aan regels zal worden gebonden, en de regiotaxipasjes opnieuw allemaal onder de loep zullen worden genomen, waardoor het wel eens zo kan zijn dat velen van ons zullen moeten leren juist de bus het openbaarvervoer te moeten gaan gebruiken.

Wij zouden met elkaar in dorpen en wijken kunnen zorgen voor een team "maatjes" ambassadeurs vrijwilligers (na voorbeeld gemeente Coevorden) voor het openbaarvervoer in uw eigen dorp wijk of streek. *Was dit in het verleden ook niet de taak van de aanwezige conductrice die op vele buslijnen mee reed.*

De maatjes helpen op afspraak anderen om te leren met het openbaarvervoer beter om te gaan, dan wel de angst en spanning weg te nemen.

Vooraf bedoeld voor hen die denken niet met de lage vloerbussen te kunnen reizen naar het centrum of gemeentehuis of andere openbare gelegenheid.

Sociale participatie, samen werken en samen ook uitvoeren kan de ondergang van ons openbaarvervoer denk ik voorkomen.

Hier ligt overigens ook een zeer belangrijke taak van de gemeente Emmen, het college van Burgermeester en Wethouders hebben een belangrijke taak mee te participeren in ons openbaarvervoer binnen onze gemeente Emmen.

Dit in samenspraak met alle betrokkenen, ook met het OV bureau en de busondernemer Qbuzz in deze regio.

Ook Arriva die rijdt op de spoorlijn Emmen-Zwolle heeft goedtoegankelijk materiaal rijden, juist voor mensen met een beperking goed toegankelijk. *Ook Arriva de spoorvervoerder werkt met zg. "Stewards" te vergelijken met een ambassadeur "Maatje".*

Laten wij vooral kijken wat er mogelijk zou kunnen zijn, en niet afwachten wat nog allemaal op ons afkomt.

De wethouder hoorde ik enige tijd geleden zeggen dat er ook in het GVVP ruimte was voor het openbaarvervoer, laten wij die kansen niet laten liggen.

Wij hopen op antwoord van vele organisatie,s en andere voornoemde betrokken partijen en vooral van ervaringsdeskundigen.

Met vriendelijke groet,

Namens het bestuur OSOG

Jan Wolters.

Voorzitter Osog gehandicaptenplatform Emmen en Omgeving.

Lid OV consumentenplatform Drenthe.