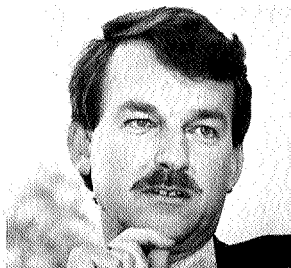


*In Noord-Nederland zorgen 4 grote busondernemingen voor een groot deel van het openbaar vervoer. In de landelijke gebieden zijn dat de FRAM, de GADO en de DVM. Groningen is de enige stad met een eigen vervoersbedrijf. Een interview met de 4 directeuren.*



Direkteur G. A. Kaper van GADO



Direkteur H. Dubbelboer van FRAM



Direkteur R. Koelmeijer van DVM



Direkteur C. Bergman van GVB

## HET STREEK- EN STADSVVERVOER IN NOORD-NEDERLAND

*Jan Abrahamse*

VOORAF EEN KORT OVERZICHT VAN DE 3 streekvervoerbedrijven en het stadsvervoerbedrijf, die het openbaar busvervoer in Noord-Nederland verzorgen. Een opmerking dient gemaakt te worden voor de buslijnen van Coevorden naar Emmen en Nieuw Schoonebeek, die behalve door de DVM ook door de particuliere busonderneming Pieper onderhouden wordt.

### Decentraliseren of niet

In de nieuwe wet personenvervoer is een artikel opgenomen — in de wandelgangen het experimenteerartikel — dat de mogelijkheid biedt bepaalde bevoegdheden vanuit Den Haag te decentraliseren naar de provincies. De Groninger verkeersgedeputeerde Johan Remkes is daar een groot voorstander van en met hem zijn Friese en Drentse collega's. Het gaat hierbij om financiële bevoegdheden, dwz. het doorsluizen van rijksgeld via de provincie naar de vervoersbedrijven en om die

bevoegdheden die van belang zijn voor het bepalen van het voorzieningsniveau. Nu gaat dit nog rechtstreeks van het rijk naar het vervoersbedrijf.

*Hoe denkt u over dit experimenteerartikel?*

Dubbelboer (FRAM): 'Mijn vraag bij de uitvoering van dit artikel is, wat de toegevoegde waarde bedraagt van de provincie. Voorzover ik heb kunnen nagaan is die nihil. De provincie Friesland voegt in ieder geval geen stuiver toe, maar moet daarentegen wel een apparaat op poten zetten om dit te realiseren en daar is ook geen geld voor. Als dat dan betekent dat dit afgetrokken wordt van het geld dat de bedrijven van het rijk krijgen, ben ik mordicus tegen. Een praktisch bezwaar is ook nog dat het voor een aantal streekvervoerbedrijven een onhandelbare situatie wordt, want voor de FRAM moet ik niet alleen in de slag met de provincie Friesland, maar ook met Groningen, Drente en Flevoland.'

Kaper (GADO): 'Wij hebben twee integratiestudies meegemaakt waarbij trein en bus

op elkaar afgestemd moesten worden. Een loffelijk streven, maar je wordt het nooit eens met de spoorwegen. Dat gaat dan in de geest van: eerst komt de trein en als er dan nog een bus kan rijden is dat mooi meegenomen. Bij conflicten worden deze zaken geregeld op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dan krijg je situaties dat het ministerie bepaalt dat GADO tot op de Grote Markt mag rijden en geen meter verder. Dan zeg ik, als je deze zaken in Den Haag moet regelen, dan zijn we niet goed bezig. Dat kun je beter regionaal doen. Maar als het waar is dat er geld voor GADO gebruikt wordt om een provinciaal ambtelijk apparaat in stand te houden, dan ben ik ook tegen decentralisatie. Remkes zegt overigens dat dit niet het geval is.'

Koelmeijer, (DVM): 'De manier waarop de provincie Drente het denkt in te vullen, daar geloof ik niet in. Het gaat hierbij dan vooral om het feit dat de provincie de vaststellingsbevoegdheid van de dienstregeling wil overnemen. Dat betekent dat de provincie wil vaststellen waar openbaar vervoer komt en

waar niet. De provincie vergeet daarbij dat er een landelijk normeringssysteem voorzieningennivo streekvervoer (NVS) bestaat, dat voorschrijft dat als er zoveel reizigers per tijdsblok zijn, dat je zoveel ritten moet rijden per uur' (zie bijgevoegde tabel, J. A. N.).

Koelmeijer: 'We kunnen openbaar vervoer voor bepaalde groepen samen met de provincie aantrekkelijker maken zonder dat de provincie de vaststellingsbevoegdheid krijgt en de geldmiddelen beheert. De vervoerbedrijven zijn thans verantwoordelijk voor de kosten en de opbrengsten. Daar hoort een stuk ondernemersvrijheid bij. Doe je dat wat de gedeputeerden voorstaan, dan haal je de prikkel om commercieel te werken weer bij de bedrijven weg.'

### Dance macabre

*Betekent dat dat de rijksbijdrage aan het streekvervoerbedrijf, die ongeveer 50 % bedraagt, minder wordt?*

Dubbelboer: 'Nu is het zo dat ieder bedrijf met zijn eigen verhaal in Den Haag komt, waarbij het kostennivo aan de orde komt en ook de verwachtingen voor het komende jaar hoe dat ingevuld zal worden. Daar kwam iedereen redelijk tevreden vandaan. Bij een nieuwe regeling reken je uit wat een productief busuur kost over het gehele land en dan stel je vast hoeveel het bedrijf daarvan produceert. Dat zijn dan zoveel productieve busuren maal zoveel geld. Of de FRAM om allerlei meren moet rijden of in Zuid-Limburg in heuvels wordt gereden, daar wordt dan geen rekening mee gehouden. Je krijgt een vast

spitsperiodes		overige periodes	
gemiddelde reizigers-aantallen per uur	aantal toegestane ritten per uur	gemiddelde reizigers-aantallen per uur	aantal toegestane ritten per uur
8-34	1	8-24	1
35-84	2	25-49	2
85-134	3	50-79	3
135-179	4	80-139	4
180-224	5		
225-269	6	140-209	6
270-314	7		
315-359	8	210-280	8

*Normeringssysteem voorzieningennivo streekvervoer*

bedrag en daar dans je met z'n allen omheen. We komen dan in een spiraal terecht, want iedereen probeert het zo goedkoop mogelijk te doen en het volgende jaar gaat de eenheidsprijs van een productief busuur naar beneden en moet je weer goedkoper werken. Als je zo doorgaat kom je niet op 50 % rijksbijdrage, maar op nul procent'. Kaper: 'Dat is ook de bedoeling van het systeem.'

### We leggen de reiziger in de watten

*In de nieuwe wet personenvervoer staat dat u commerciëler moet werken. Hoe gaat u dat doen zonder dat dit ten koste gaat van de reiziger?*

Kaper: 'De reiziger heeft er alleen maar baat bij, want wij bestaan alleen maar dankzij reizigers die kiezen voor ons produkt. Hoe meer mensen ons produkt kiezen, hoe beter het met ons gaat. Dus leggen we de reizigers in de watten.

Koelmeijer: Het normeringssysteem geeft aan wat je verplicht bent minimaal te produceren. De DVM is van plan meer te doen dan

we verplicht zijn, waarbij we proberen het produkt aantrekkelijker te maken om zo nog meer mensen in de bus te krijgen.'

*Hoe zit dat nu met de kernen die geen openbaar vervoer hebben, worden dat er meer en wie bepaalt dat?*

Dubbelboer: 'Het normeringssysteem geeft dat aan. Als er een bepaalde demografische ontwikkeling in een kern ontstaat, waarbij er geen kinderen worden geboren en dus op termijn geen schoolkinderen de bus bevolken, dan komt de bezetting van de rit beneden de norm en gaat de frekwentie van de buslijn bv. naar 1 keer in de 2 uur terug — wat ik al geen openbaar vervoervoorziening meer wil noemen. Je komt dan op den duur in een negatieve spiraal terecht waardoor er helemaal geen bus meer door die kern komt.'

Kaper: 'We zouden wellicht met een ander soort bus komen. Voor kernen zonder openbaar vervoer kunnen — afhankelijk van allerlei factoren als de ligging en aanwezigheid van voorzieningen op het gebied van onder-

	FRAM	GADO	DVM	GVB
naam:	Friese Autobus Maatschappij	Groninger Autobusdienst Onderneming	Drentse Vervoers-Maatschappij	Gemeentelijk Vervoer Bedrijf
directeur:	H. Dubbelboer	G. A. Kaper	R. Koelmeijer	C. Bergman
opgericht:	1971	1925	1963	1905
fusies met:	LAB, LABO, NOF, NTM, ZWH, ESA	Roland, Buiskool, Bergsma, Marnedienst GDS, DAM	DSM, EDS, GDS, DABO, Stadsdienst Harmanni	—
verzorgingsgebied:	provincie Friesland en delen van Groningen, Drente, Overijssel en Flevoland	provincie Groningen en delen van Drente en Friesland	provincie Drente en delen van Overijssel, Friesland en Groningen	gemeente Groningen
aantal bussen:	360	275	147	80
aantal lijnen:	74	68	51	8
lengte lijnen in km:	2349		1000	88,7
aantal chauffeurs:	706	500	335	246
wo. vrouwelijke:	9	6	3	35
ziekteverzuim chauffeurs in %:	8,2	10,6	7,8	14,5
aantal reizigers/jaar:	26 miljoen	12 miljoen	9,4 miljoen	12 miljoen
omzet 1987:	f 85 miljoen	f 65 miljoen	f 42 miljoen	
rijksbijdr.:	f 45 miljoen	f 43 miljoen	f 28 miljoen	f 30 miljoen

### Kernen zonder openbaar vervoer

Groningen: Saaxumhuizen, Tinallinge, Schouwerzijl, Pieterzijl, Jonkersvaart, Stitswerd, Westerwijtwerd, Lellens, Lagerland, Tripscompagnie, Harpel, Sellingerbeetse.

Drente: Roderwolde, Zuidvelde, Schipborg, Zuidlaarderveen, Spijkerbor, Eexterveen, Balloo, Anderen, Nijlande, Ekehaar, Annen, Laaghalen, Elp, Kostvliet, Drouwenerveen, Drouwenermond, Westdorp, Eesergroen, Odoornerveen, Wezup, Benneveld, Holsloot, Den Hool, Dalerveen, Steenwijkmoer, Drogteropslagen, Fort, Tiendeveen, Stuifzand, Fluitenberg, Echten, Anholt, Kraloo, Lheebroek, Eemster, Wittelte, Wateren, Zorgvlied, Doldersum, Vledderveen, Nijeveense Bovenboer, Kolderveense Bovenboer.

Friesland: Dedgum, Hieslum, Kubaard, Lollum, Cornwerd, Schraard, Longershout, Nijhuizum, Molkwerum, Rotstergaast, Ouwsterhaule, Vegelinsoord, Friens, Welsrijp, Ritsumazijl, Blessum, Hempens, Drachtster Compagnie, Twijzelerheide, Hantumhuizen, Slappeterp, Firdgum, Wijnaldum.

wijs, winkels, bejaardentehuizen — vraagafhankelijke systemen ingevoerd worden als belbus of taxi.'

### Belbus

De belbus bereikt een groter aantal kernen dan een lijndienst. Er is een centraal vertrekken aankomstpunt, het reizigersaanbod kent geen grote pieken en is minimaal 44 reizigers per dag. Van de basisroute kan worden afgeweken. Passagiers kunnen zich telefonisch aanmelden bij het regelcentrum en worden dan op een afgesproken tijd en halteplaats afgehaald. Het tijdstip waarop de bus van de centrale halteplaats vertrekt staat vast. Een rit wordt niet gereden wanneer er zich geen reiziger heeft aangemeld.

Koelemeijer: 'De DVM is de laatste jaren bezig in de dunbevolkte gebieden vraagafhankelijke systemen in te voeren. Als ik een reguliere buslijn ophef en daar een belbus voor inzet, dan ben ik in staat een groter gebied te ontsluiten en kun je ook met openbaar vervoer naar een kleine kern toe. Ik denk dat in het jaar 2000 alleen nog aan de randen van het vervoergebied in Drente de conventionele buslijn bestaat en dat in het gebied daartus-



FRAM bus

sen cirkels zijn met vraagafhankelijke systemen zoals de belbus.'

### Integro funktioneer niet

In 1987 is het Integroplan ingevoerd op last van de minister, die opheffing eiste van de paralleliteit van trein en bus in Groningen. Voor GADO betekende dat het opheffen van de beste buslijn, maar in de pers laat directeur Kaper zich positief uit over Integro.

Kaper: 'We hebben ons tot het allerlaatst toe verzet tegen de invoering van het Integrosysteem. Dat betekende voor GADO het opheffen van de beste buslijn die we hadden van Groningen naar Delfzijl. Als er in Den Haag eenmaal wordt besloten dat Integro er moet komen, dan gaan we achteraf niet mokken, maar vertellen we dat er een prachtig integraal vervoerssysteem is. Maar als u in mijn hart kijkt, dan zeg ik er klopt geen zier van. Het funktioneer niet, omdat we dingen doen die NS wil en we doen geen dingen die de klant wil. De klant koos uit eigen vrije wil uit de 2 alternatieven, nl. de trein en de bus. De klant ging massaal met de bus, omdat we minstens 3 keer zo vaak reden als de trein, we reden veel goedkoper en de snelheid was gelijk, we brachten de mensen dicht bij hun huis en hun bestemming.

De trein moest echter overleven en dat is gebeurd, want hij is goedkoper geworden, rijdt frequenter en het is nu zo druk geworden dat

NS spreekt over baanvakverdubbeling. Dat is natuurlijk de bloody shame als dat zou gebeuren. Dit alles is ten koste gegaan van het busvervoer en er zijn in het Marnegebied dorpen die geen rechtstreekse busverbinding met de stad Groningen meer hebben. Wel zijn er verbeteringen gekomen in de dwarsverbindingen, bv. Pieterburen-Warffum, jammer is dat er in die bussen geen mensen zitten.'

### Integras

*Staat de DVM ook zo negatief ten opzichte van het Integrassysteem, een integratie tussen trein- en busverkeer tussen Groningen en Assen?*

Koelemeijer: 'De DVM is minder negatief. Over de integratie tussen bus en trein op het traject Assen-Groningen is zo'n 40 jaar gepraat. Met de uitkomst van een studie kunnen we leven, hoewel het openbaar vervoer er niet beter door is geworden. We zijn de situatie aan het evalueren.'

### Intefries

*Tussen Harlingen en Leeuwarden bestaan plannen voor een geïntegreerd trein-bussysteem, maar volgens de NS is dit op een laag pitje gezet.*

Dubbelboer: 'Dat heb ik ook gelezen, maar in feite betekent Intefries helemaal niets. Er is alleen een neerslag van een discussie van zo'n 2 jaar geleden over Harlingen-Leeuwarden. Een discussie met de gedeputeerde verkeer en vervoer, NS, de betrokken gemeenten, de

verkeersinspektie en de FRAM. De trein vertoonde een neergaande bezetting na 1980, de bus had een grote bezetting en zou goedkoper zijn op de kortere afstand. De toon van die heel vervelende discussie was: de trein moet blijven. Mijn konklusie is dat de trein daar rijdt op plekken waar geen publiek is. De stations liggen kilometers buiten de centra van Harlingen, Franeker en Dronrijp. Wij halen de mensen op en brengen ze waar ze moeten zijn. Pas als de evaluatie van Integro geweest is, komt Intefries weer ter sprake. Over de spoorlijn Staveren-Leeuwarden is ook een studie gemaakt, waaruit bleek dat er in IJlst hordes mensen vervoerd moeten worden. Een prognose van NS was 1000 mensen per dag. Die worden er overigens volgens mij niet vervoerd, de vervoersrelatie tussen IJlst en Sneek is in mijn ogen niet verbeterd, maar het heeft wel een hoop geld gekost door de nieuwbouw van een station. Het is merkwaardig dat mensen coûte que coûte in bakken over staven vervoerd moeten worden.'

*Denkt u ook zo over het doortrekken van de Zuiderzeespoorlijn?*  
 Dubbelboer: 'Het is niet aan de FRAM om uit te maken of de Zuiderzeespoorlijn wordt doorgetrokken naar Drachten en Groningen. Als voorloper hebben wij samen met de VAD geprobeerd een sneldienst tussen Lelystad en Groningen tot stand te brengen, die is helaas door de minister terzijde geschoven. Wij hebben de minister zelfs voorgesteld dat

we die lijn voor 60 % kostendekkend zouden rijden, de rijksbijdrage zou dan maar 40 % zijn geweest, terwijl dat normaal 60 % is. De reden van de minister om te weigeren is dat deze busverbinding niets toevoegt aan de bestaande spoorverbindingen, hetgeen overigens ook nooit de bedoeling is geweest.'

Bergman (GVB): 'De gemeente Groningen heeft zich altijd al voor een Zuiderzeespoor-

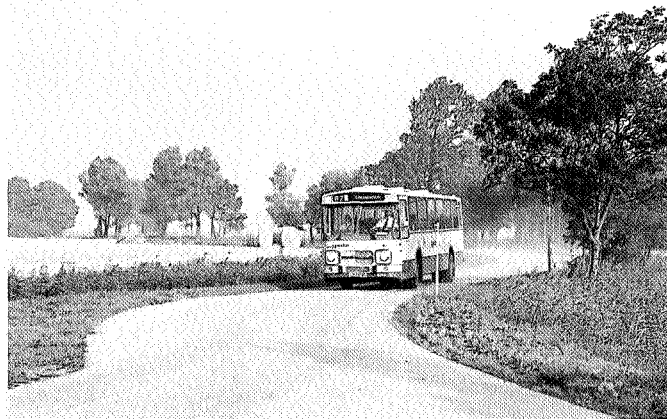
lijn bijverd en we zijn dan ook blij dat de NS in de nota Rail 21 die weer promoot. Overigens betreurt ik het dat het initiatief van de FRAM en de VAD geen gehoor gevonden heeft.'

Koelmeijer: 'Er zit een risico in voor de verbinding tussen Groningen en Amersfoort. Ik ben er heilig van overtuigd dat op het moment dat de Flevolijn doorgetrokken wordt naar Groningen, we nieuwe integratiestudies krijgen in het openbaar vervoergebied tussen Amersfoort en Groningen, teneinde de bezettingsgraad van de trein daar redelijk op peil te houden. Dat doet afbreuk aan de kwaliteit van het openbaar vervoer voor hen die niet op de trein zijn aangewezen.'

Openbaar vervoer brengt je van een plaats waar je niet bent naar een plaats waar je niet wilt zijn op een moment dat het je niet schikt en in gezelschap van mensen die je niet aanstaan. Dat is een boeiende uitspraak van directeur Kaper, waarin alle nadelen en vooroordelen eenzijdig naar voren komen.

*Feit blijft dat het imago van de bus niet goed is. Wat doen de busmaatschappijen daaraan?*

Bergman: 'Bij onze klanten zul je horen dat het busvervoer zeer goed tot buitengewoon slecht is. Het GVB denkt dat ze het goed doet, dat blijkt ook uit het reizigersaantal, wij vervoeren 12 miljoen passagiers per jaar en daar zit een stevige groei in. We maken ons dan



GADO bus Lijn 62 Groningen-Uithuizen



GVB-bus op de Grote Markt

ook niet veel zorgen voor de komende 10 jaar.'

### Verkeerscirculatieplan

*Wat betekent het Verkeerscirculatieplan (VCP) voor het GVB?*

Bergman: '11 jaar geleden was de situatie in Groningen zo dat er een buitengewoon vriendelijk klimaat was voor het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer is het VCP een uitstekend systeem gebleken. Nu wordt er genuanceerder tegen aan gekeken. De gemeente volgt nu een tweesporenbeleid: men wil het openbaar vervoer stimuleren, maar ook de regiobezoekers per auto aantrekken. Er zullen dus nog meer parkeergarages worden gebouwd. Het Oosterhamrik-tracé heeft een vrije busbaan gekregen, maar de plannen daarvoor bestonden al voor het VCP. Het is een ideaal voorbeeld voor openbaar vervoer in stedelijke gebieden: een gouden lijn. Ik zou er meer willen hebben. Er zijn plannen voor dergelijke tracé's naar Helpman en naar Paddepoel en Vinkhuizen.

Er zijn geen slecht ontsloten wijken in de stad Groningen. Sommige delen zouden door een hogere frekwentie beter ontsloten kunnen worden. Er wordt gedacht aan kleinere bussen voor de binnenstad. We komen dan aan de milieuproblematiek die voor de gemeente Groningen sterk speelt. Trolleybussen, die tot 1965 in de stad reden, zouden daarvoor een goed alternatief zijn. We verwachten overigens dat in de nabije toekomst de dieselbussen minder lawaai en minder schadelijke uitlaatgassen gaan produceren. Naast het trolleybussen-systeem bestuderen wij ook het systeem van bussen op aardgas.

*Voetgangers en fietsers hebben volgens de pers nogal eens problemen met de stadsbussen.*

Bergman: 'Dat is juist, want het zijn strijdige verkeerscategorieën. Het VCP heeft onvoldoende waarborgen gegeven voor de veiligheid van fietsers en dat moet je niet de bussen verwijten.'

### Syntegro

*Het GVB heeft een studie laten verschijnen over gesynchroniseerd en geïntegreerd openbaar vervoer rond Groningen. Bij de invoering van Integro is er veel weerstand ontstaan bij de bevolking en GADO. Verwacht u dit nu ook?*

Bergman: 'Het GVB heeft dit rapport laten



*Een van de drie vrouwelijke chauffeurs van de DVM*

maken om in te spelen op de mobiliteitsontwikkelingen van de komende jaren. Zoals bekend wordt nog een forse autogroei verwacht terwijl met name in de provincie de vervoersvraag van ouderen en scholieren — bij ongewijzigd beleid — zal afnemen.

Uitgaande van handhaving en zo mogelijk versterking van de centrumpositie van de stad Groningen, speelt het Syntegro rapport in op deze ontwikkelingen. Uitgangspunt is het totale openbaar vervoerssysteem, dus trein, streek- en stadsbus, door een beter onderling samenspel in kwaliteit te laten groeien.

Daardoor zal het OV marktaandeel in de totale mobiliteit kunnen toenemen. Hiermee vervangen we meerdere belangen in één klap. Het algemeen maatschappelijk belang is gediend bij versterking van de positie van het openbaar vervoer, onze klanten zijn beter af en onze bedrijven gaan een rooskleurige toekomst tegemoet!

Natuurlijk zal een Syntegro-net even wennen zijn, niet alleen voor onze bedrijven maar vooral ook voor onze klanten.

Maar een goed systeem verkoopt zichzelf en wat dat betreft heb ik in Syntegro veel vertrouwen.'

*Het stadsvervoer in alle andere steden wordt gerealiseerd door de streekvervoerbedrijven. Zijn daar de problemen te vergelijken met die van Groningen?*  
Dubbelboer: 'Ze zijn niet op alle punten vergelijkbaar, maar de problemen met de fietsers en milieuzaken liggen hetzelfde. Soms wordt er gereden met kleinere bussen, hetgeen in o.a. Leeuwarden te maken heeft met de smalle straten langs de grachten en in Drachten ook met het vervoersaanbod. Heerenveen en Sneek ontsluiten we met streekvervoerlijnen.'

Koelemeijer: 'In Emmen kennen we ook een VCP. De middenstand wilde daar dat de bus de Hoofdstraat uitgaat. In Hoogeveen begint men met een VCP, waarin men de bus juist een prominente rol in het centrum wil toebedelen. In Assen en Emmen rijden we met kleinere stadsbussen. In Meppel hebben we voor het lokale vervoer, als eerste bedrijf in Nederland, een belbusstelsel geïntroduceerd.'

*Waarom is het ziekteverzuim bij het GVB hoger dan bij de Streekvervoerbedrijven?*

Bergman: 'De verkeerscategorieën in de stad zitten elkaar meer in de weg, de verkeerssituaties zijn moeilijker dan bij een rustig uitje van Groningen naar Leeuwarden of Pieterburen en de klanten zijn vaak lastiger. Stadsbuschauffeurs kennen door deze hogere arbeidsbelasting ook meer stress.'

### Daar kan geen bromfiets tegenop

Aan het eind van het gesprek met deze jonge generatie directeuren van de busbedrijven komt duidelijk naar voren dat de meer commercieel werkende ondernemingen hun produkt trachten af te stemmen op de vraag en proberen in te spelen op de toenemende mobiliteit van de mensen. Maar het is duidelijk dat je niet voor 1 persoon in het landelijk gebied openbaar vervoer kunt realiseren en ook niet voor 5.

Problemen die in de Randstad zijn ontstaan moeten worden voorkomen en al of niet noodgedwongen zijn de vervoersbedrijven milieubewuster gaan denken. Directeur Kaper vat het als volgt samen: 'Wie met de bus reist is niet arm, oud, kansloos, zielig of zonder status. Wie met de bus reist is verstandig, modern en milieubewust. Het wordt een uitdaging om bij die groep te horen. Daar kan geen bromfiets tegenop.'