



MAX SPREEKT DE GEDUPEERDEN

Uitval van buslijnen raakt vooral **OUDEREN**

Door bezuinigingen dreigen buslijnen en haltes te verdwijnen. Voor ouderen, die vaak afhankelijk zijn van het openbaar vervoer voor zorg, boodschappen en sociale contacten, heeft dat grote gevolgen. Hun wereld wordt kleiner, de reis naar het ziekenhuis langer en de zelfstandigheid komt in gevaar.

In grote delen van Nederland werd het openbaar vervoer de laatste jaren uitgekleeft. Lijnen verdwenen, haltes werden opgeheven en dienstregelingen uitgedund of omgevormd tot snelbussen die alleen nog de hoofdroutes bedienen. Wat voor beleidsmakers een bezuinigingsmaatregel of 'efficiëntieslag' heet, raakt vooral één groep direct in het dagelijks leven: ouderen. Voor hen is de bus of tram geen luxe, maar een levenslijn. Een manier om boodschappen te doen, naar het ziekenhuis te gaan, deel te nemen aan activiteiten of simpelweg contact te houden met de buitenwereld. Wanneer haltes vervallen of overstappen ingewikkelder worden, betekent dat niet alleen extra reistijd, maar soms het einde van zelfstandige mobiliteit.

openbaar vervoer voorgenomen. Een deel daarvan is inmiddels teruggedraaid. Zo is de bezuiniging van € 110 miljoen voor de regio's Rotterdam, Den Haag en Amsterdam voor dit jaar van de baan. Hierdoor komen er in 2026 geen prijsverhogingen en is een verdere afschaling van het aanbod in die gebieden uitgesteld. In november is bovendien nog een ander deel van de bezuinigingen op het OV verhinderd door de Tweede Kamer. In maart zijn de stemmingen en weten provincies zeker of de bezuinigingen op OV in de regio's worden teruggedraaid.

'Uren onderweg voor een rit die eerst tien minuten duurde'

POLITIEKE KEUZES

Maar daarmee zijn de problemen nog lang niet opgelost, zegt Hatte van der Woude, tot 1 januari van dit jaar voorzitter van OV-NL, de branchevereniging van alle openbaarvervoersbedrijven in Nederland. "Mensen buiten Den Haag, Rotterdam of Amsterdam hebben hier niets aan. Dit zijn politieke keuzes: er is geld weggehaald bij het openbaar vervoer om het aan andere zaken te besteden. Veel te eenvoudig wordt voorbijgegaan aan hoezeer dit

LEES VERDER OP PAGINA 10 ►



Simon van Herpen

ZORGEN OVER DE TOEKOMST

Uit een peiling van ouderenorganisatie ANBO-PCOB blijkt dat bijna negen op de tien 65-plussers zich zorgen maken over de toekomst van het openbaar vervoer. "Mensen kunnen niet meer zo makkelijk naar het ziekenhuis, familie, vrienden, vrijwilligerswerk of hun vereniging", zegt Simon van Herpen, woordvoerder van ANBO-PCOB. "Als dat wegvalt, voel je je minder betrokken bij de maatschappij." Het inmiddels gevallen kabinet had forse bezuinigingen van in totaal € 335 miljoen op het

Foto ter illustratie



Voor velen is het routine, maar achter een rollator wordt de bus instappen een ware beproeving.

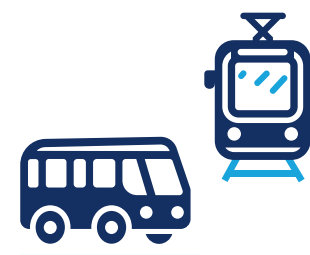
de markt. Daarnaast is de tram verkeerd ingericht. Je kunt bij de ene deur naar binnen, maar moet er via een andere deur uit. Vaak staan er rijen met mensen en dan is het heel lastig om daar met mijn rollator tussendoor te komen. Van bussen zijn snelbussen gemaakt met minder haltes en met het aanvullend openbaar vervoer ben je uren onderweg voor een rit die eerst hooguit tien minuten duurde. Hierdoor ga ik niet meer naar mijn huiskamerbijeenkomsten en kan ik theaters zoals de Kleine Komedie niet meer bereiken. Ik vind het heel erg dat haltes zomaar, zonder enig publieksonderzoek, worden geschrapt."

ALI LIJNES (72) UIT JULIANADORP

'Hele onderneming om naar mijn zoon te gaan'



"Ik heb geen auto en alleen een gewone fiets, dus ik ben afhankelijk van het openbaar vervoer als ik naar mijn zoon wil. Maar sinds de dienstregeling is veranderd, is dat nogal een onderneming. Ik ga met de bus naar Den Helder en moet daar driekwartier wachten op de bus naar Hoorn. In Abbekerk stap ik uit, waar mijn zoon of schoondochter me met de auto ophaalt. Op de terugweg is het hetzelfde verhaal. Dat is vooral in het najaar en in de winter heel vervelend. Den Helder is niet de vriendelijkste stad om 's avonds laat driekwartier bij een halte te staan. Een vriendin bood aan me te brengen, maar 's avonds halen kan niet, want ze is nachtblind. Ook mijn zoon heeft me opgehaald en gebracht, maar hij moet dan een uur heen en een uur terugrijden. Ik heb Connexxion hierover geschreven. 'Mevrouw, u bent niet de enige', zeiden ze. Ze zouden ermee aan de slag gaan en dat is gebeurd. Per half december is de dienstregeling aangepast en is de wachttijd korter. Ik hoop dat dat zo blijft."



FEITEN EN CIJFERS

Uit een peiling van ANBO-PCOB blijkt dat 57 procent van de ouderen zich in meer of enige mate afhankelijk voelt van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld voor zorgbezoek (39%) of voor afspraken met familie en vrienden (49%). Ongeveer een kwart van de reizigers gebruikt de tram, trein, bus of metro voor het doen van dagelijkse boodschappen. Onder 80-plussers voelt maar liefst 73 procent zich in meer of mindere mate afhankelijk van het openbaar vervoer.

mensen raakt.” Provincies en vervoersregio’s bepalen samen het aanbod. Zij krijgen geld van het Rijk, maar provincies moeten steeds vaker zelf bijleggen om lijnen overeind te houden. Van der Woude pleit voor een kabinet met een duidelijke visie op bereikbaarheid. “Je kunt wel een snelweg aanleggen, maar daar hebben ouderen die afhankelijk zijn van openbaar vervoer niets aan. De vergrijzing neemt toe, daarop moet je voorbereid zijn.”

GEVOLGEN ZIJN ENORM

Zonder subsidie redt het OV het niet, zegt zij. “De overheid moet voorspelbaar zijn: niet het ene jaar geld geven en het volgende jaar ineens € 110 miljoen weghalen. OV-bedrijven bestellen materieel ver vooruit. Ze moeten voldoende middelen hebben om te investeren. Ze kijken bijvoorbeeld naar autonome shuttles die met kunstmatige intelligentie kunnen voorspellen wanneer reizigers ze nodig hebben. Maar zulke innovaties zijn onmogelijk als je voortdurend bezuinigingen moet opvangen.” Lokale initiatieven verkleinen de gaten die ontstaan, “maar het zijn geen volwaardige vervangers”, zegt Van der Woude. Zij moedigt ouderen aan hun stem te laten horen in de politiek. “Er wordt te snel gedacht: dan maar geen buslijn, terwijl de gevolgen enorm kunnen zijn.” ■



COERT MUNK (75), VRIJWILLIGER BIJ BUURTBUS VERENIGING UGCHELEN

‘Mensen kunnen ook tussen haltes in instappen’

“In 2020 vervielen 64 haltes in Apeldoorn, waaronder die in Ugchelen en de wijk Berg en Bos. De bus rijdt sindsdien alleen nog langs de rand van het dorp. Wij hebben vanuit het dorp het initiatief genomen voor een buurtbus. Dat leidde met de gemeente en provincie tot een

samenwerking met busmaatschappij Keolis. In september 2021 werd de nieuwe lijn 519 gestart. Daardoor is er weer een rechtstreekse verbinding met het centrum van Apeldoorn. Het project wordt gerund door een groep van ruim veertig vrijwilligers. Mensen kunnen ook tussen haltes in instappen door een hand op te steken. Rolstoelen en rollators kunnen gewoon mee. We rijden van maandag tot en met vrijdag van 7.00 uur tot 19.00 uur, en op zaterdag van 9.00 uur tot 17.00 uur. Iedereen kan mee. Het is een groot succes. We vervoerden onlangs de 50.000ste passagier.”



JOS HAEGMANS (60), VRIJWILLIGER BIJ STICHTING VOONK

‘Gratis met de bus in december’

“Onlangs bleek dat de Arriva-lijn 3 vanuit Maastricht het centrum tijdelijk niet meer zou aandoen vanuit de buitenwijken Nazareth,

Wyckerpoort en Wittevrouwenveld. Veel bewoners daar - vaak ouderen - konden niet meer rechtstreeks naar het centrum. Ik ben zelf ook afhankelijk van de bus. Bovendien heb ik zware COPD en sta ik bij het overstappen liever niet in de kou. De brug overlopen naar het centrum is voor mij op een zomerdag al nauwelijks te doen, laat staan in de winter. Namens stichting VOONK, die zich onder meer inzet voor ouderen, ben ik gaan rondvragen bij busbedrijven. Al snel reageerde het bedrijf Adrem Autoverhuur: zij boden ons gratis een bus aan voor zeven dagen in december. Maastricht Vitale Stad wilde de brandstof sponsoren. Daar waren we natuurlijk heel blij mee. De ritten van de VOONK-bus waren gratis en bedoeld voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en anders niet in het centrum konden komen. Vier chauffeurs reden vrijwillig vier ritten op woensdag en vrijdag. Het gold alleen voor de maand december, totdat lijn 3 weer de gebruikelijke route kon rijden.”