

Buurtbussen

Busvervoer is een basisvoorziening, waar mensen van afhankelijk zijn. Reizigers hebben recht op dezelfde kwaliteit en veiligheid, of ze in Breda wonen of in een dorp daarbuiten. Net vóór de Kerst heeft FNV Streekvervoer haar zienswijze over de aanbesteding in regio Brabant West naar alle provinciale statenleden gestuurd. Daarbij schreven we ook over het gebruik van buurtbussen. Die lokten een groot aantal reacties van vrijwilligers(organisaties) en bezorgde inwoners uit, die voor hun vervoer afhankelijk zijn van de buurtbus. De vrees voor het opheffen van lijnen, en daarmee een verdere uitholling van de basisvoorziening, is precies waarom de FNV er opnieuw bij de provincie op aandringt om **niet** af te stappen van het principe, dat winstgevende lijnen de niet-winstgevende lijnen betalen. Door de splitsing door de Provincie in drie concessiegebieden is er met name in de regio Brabant West voor een concessiehouder weinig kans om geld te verdienen. In feite valt alleen in een stad als Breda geld te verdienen, maar zelfs daar zijn al stadslijnen verdwenen. Een kwalijke zaak, die nog veel kwalijker wordt als de provincie zijn plannen doorzet.

FNV Streekvervoer is van mening dat de Provincie -door deze splitsing in drie concessiegebieden- het vestigingsklimaat in Brabant West negatief beïnvloedt. Want hoe aantrekkelijk is West-Brabant nog voor bedrijven of nieuwe inwoners, die nu al weten dat de mensen straks een tweede auto per gezin moeten hebben? Er is immers geen zekerheid meer over de continuïteit van het ov in bepaalde dorpen, steden en gebieden. FNV Streekvervoer vindt dat het beter is om budgetten voor arbeidsmarktbeleid, een vitaal platteland of de leefbaarheid in de steden te koppelen en te investeren in het openbaar vervoer. Ook moet kwaliteit en veiligheid voorop staan bij de toewijzing van een concessie, in plaats van de laagste prijs.

Op dit moment rijden op diverse lijnen mensen die aan andere kwaliteitseisen moeten voldoen en als vrijwilliger rijden, veelal AOW'ers. Helaas heeft de praktijk uitgewezen dat in sommige gevallen sprake is van het overtreden van wet- en regelgeving met de nodige veiligheidsrisico's tot gevolg. Daarnaast zijn ook de regels m.b.t. medische keuringen (vrijwilliger pas vanaf 75 jaar) en een beroepschauffeur tussen 50 en 60 jaar 1 x per 3 jaar en vanaf 60 jaar elke twee jaar, enorm verschillend. Ook zijn de buurtbuslijnen op de lange termijn niet gewaarborgd omdat werknemers ook langer moeten werken. Daarnaast heeft de inzet van AOW'ers een aantal ongewenste neveneffecten. Er worden geen sociale premies betaald en er is sprake van werkverdringing: een opgeleide werkloze had op de bus kunnen rijden, waardoor een uitkering minder hoeft worden betaald. Ook is de continuïteit van de AOW in gevaar door de steeds schevere verhouding tussen pensioengerechtigden en werkenden. Volgens het CPB is de verhouding tussen pensioengerechtigden en werkenden momenteel 1 op 3,7 en dat wordt op het hoogtepunt van de vergrijzing in 2040, zelfs 1 op 2,7. Het is dus zaak dat we alle werklozen met een uitkering aan betaald werk krijgen, zodat de AOW betaalbaar blijft. Ook voor de volgende generatie. Het kan anders in het busvervoer, en het moet anders. Provincie, zorg ervoor dat er geen lijnen verdwijnen maar dat het openbaar vervoer, een door veel mensen gekoesterde basisvoorziening, op peil blijft!

Marlies Peeters

Bestuurder FNV Streekvervoer regio Noord-Brabant