



Buslijn 10: een nieuwe kans in een veranderende stad

Zwolle, mei 2010

In 2009 is buslijn 10 in Zwolle, die van de Aa-landen via de Pierik naar Zwolle Zuid (Gerenlanden) reed, opgeheven. De provincie Overijssel, gemeente Zwolle en vervoerder Connexxion namen dit besluit vanwege onvoldoende bezetting in de bussen en onvoldoende kostendekking.

Consequenties opheffing

De opheffing van deze buslijn had echter belangrijke consequenties. Delen van de stad (Gerenlanden) zijn nu grotendeels verstoken van busvervoer. Iemand die op bijvoorbeeld de Krulmate woont zal bijna een kwartier moeten lopen om een halte te bereiken. Vooral mensen die ouder en/of slecht ter been waren maakten gebruik van buslijn 10. In Zwolle Zuid en AAlanden zijn deze groepen dan ook bovengemiddeld vertegenwoordigd. De verwachting is dat dit gemiddelde (veel) verder zal stijgen door de landelijke en stedelijke demografische trend van vergrijzing. Het aantal ouderen in de stad zal in de periode 2010-2030 waarschijnlijk met meer dan 80% stijgen. Het is de taak van de gemeente om te zorgen dat de dienstverlening tijdig wordt aangepast aan de nieuwe eisen die de demografische ontwikkelingen met zich meebrengen. Terecht stelt het college in het nieuwe collegeprogramma de ambitie om in 2030 een dienstenaanbod te hebben dat is meegegroeid met de vergrijzing. De opheffing van lijn 10 lijkt hier echter haaks op te staan.

Herkenbaarheid bussen

Eén van de redenen waarom er relatief weinig gebruikt werd gemaakt van lijn 10 kan zijn dat de gebruikte kleinere bussen moeilijker herkenbaar waren als regulier openbaar vervoer. Dit probleem komt elders in het land ook voor. In Oost-Groningen bijvoorbeeld hebben Qbuzz en Arriva er om deze reden voor gekozen om nu met opvallend fel gekleurde bussen rond te rijden, wat de herkenbaarheid en dus het gebruik vergroot.

Buslijn 10

Al enige tijd bereiken de Zwolse SP periodiek signalen van burgers die aangeven het verdwijnen van lijn 10 een groot gemis te vinden. In februari 2010 organiseerde de SP een eenmalige actie waarbij (het zuidelijke deel van) busroute 10 weer werd gereden. Dit leverde

veel positieve reacties op. Passagiers in de SP-bus gaven aan in grote mate afhankelijk te zijn geweest van lijn 10 voor hun vervoer en zich sinds de opheffing beperkt te voelen in hun mobiliteit. Tegelijkertijd lijkt het voorzieningenniveau (bijvoorbeeld winkelcentrum Sellekamp en wijkcentrum Gerenlanden) een kwijnend bestaan te leiden. In die omstandigheden raken oudere bewoners steeds meer verstoken van voorzieningen en dreigt in sommige gevallen een sociaal isolement. Lijn 10 kan een middel zijn om effectief te investeren in wijken én mensen.

Busvervoer versus WMO-vervoer

Ouderen boven de 70 mogen sinds het verdwijnen van buslijn 10 aanhaken bij het WMO-vervoer. De overige senioren moeten het zelf uitzoeken. WMO-vervoer is echter relatief duur voor de gemeente. Het zou derhalve goed zijn een kostenvergelijking te maken tussen het aanbieden van WMO-vervoer aan passagiers in de betreffende wijken die in principe ook van regulier vervoer gebruik zouden kunnen maken mits dat in de buurt voorhanden is, en het terugbrengen van lijn 10 uitgaande van een stijgende bezetting.

Huidige stand van zaken

Sinds eind 2009 is het busvervoer van de stad Zwolle geïntegreerd in de nieuwe concessie 'Midden Overijssel'. Voorheen lag deze bij Connexxion. Na een Europese aanbestedingsprocedure is deze concessie via de provincie verleend in februari 2010 aan Syntus. Op 29 augustus begint de nieuwe concessie. De voorwaarden waaronder deze plaatsvindt worden dus nu vastgesteld in het ontwikkelteam, waarin overheden (gemeenten, provincie) als opdrachtgever samen met de vervoerder zitting hebben. De overheden hebben, met uitzondering van operationele zaken, een beslissende stem in het ontwikkelteam, waarbij de overheden worden geacht het publieke belang te vertegenwoordigen. Omdat een nieuwe concessie aanstaande is, is nu de mogelijkheid voor de raad om wensen kenbaar te maken aan het college.

SP en openbaar vervoer

De SP wil voorrang voor duurzame vormen van vervoer en mobiliteit. Goed en betaalbaar vervoer voor iedereen is van groot belang – economisch, sociaal en cultureel – zeker voor een groeiende stad als Zwolle. Een keuze voor automobiliteit en meer asfalt zorgt in de praktijk alleen maar voor een verplaatsing van files en parkeerproblemen elders. Wat betreft prijs, kwaliteit en reistijd moet het openbaar vervoer een écht alternatief worden voor iedereen, ook in Gerenlanden. De SP kiest voor investeringen in betaalbaar, fijnmazig en modern openbaar vervoer en voorrang voor fietsers en voetgangers. Een investering in een buslijn in een wijk als Zwolle Zuid past hierin.

Voorstel aan de Raad

De SP stelt voor dat het college de gemeentelijk stem in het ontwikkelteam gebruikt om buslijn 10 terug te laten keren en hiervoor een drietal argumenten te gebruiken:

- het wegvallen van lijn 10 heeft geleid tot een grote beperking van de mobiliteit van bevolkingsgroepen in de betreffende wijken.
- de demografische ontwikkeling van Zwolle in het algemeen en de betreffende wijken in het bijzonder maakt het waarschijnlijk dat het aantal gebruikers van de lijn in de nabije toekomst zal toenemen.
- het is maar de vraag of het extra beroep op het WMO-vervoer niet voor hogere kosten zorgt dan oorspronkelijk noodzakelijk was om lijn 10 te laten rijden. Gezien de verwachte stijging van de doelgroep zal de vergelijking steeds meer uitvallen naar regulier collectief openbaar vervoer.

Namens de SP fractie;

Frank Futselaar
Raadslid SP Zwolle