

Zaaknummer: 844276

Vragen van statenlid Antje Dees-de Vries (BBB) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2026 nummer 284.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Openbaar vervoer tijdens de afsluiting van de Zeelandbrug:

(ingekomen: 16 september 2026)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. Welke afspraken heeft de provincie voorafgaand aan de afsluiting van de Zeelandbrug gemaakt met de vervoerder over het vergroten van de capaciteit op de betreffende buslijnen?	1. Voorafgaand aan de afsluiting heeft Connexxion vanuit de concessie een tijdelijke dienstregeling opgesteld. Deze is voor advies aan het OPOV en ter beoordeling aan de Provincie voorgelegd. Na advisering door het OPOV heeft de Provincie de tijdelijke dienstregeling geaccepteerd. Voor de verbinding tussen Schouwen-Duiveland en Goes is gekozen voor: • tijdelijke lijn 232 via Noord-Beveland; • tijdelijke scholierenlijn 630 tussen Bruinisse en Goes; • versnelling van lijn 133 Renesse–Zierikzee. Daarnaast is vanuit het project extra Flex-capaciteit ingekocht bij de Mobiliteitscentrale voor Zierikzee en een tijdelijke pendeldienst voor Colijnsplaat via vervoerder BusiNext. Connexxion heeft de benodigde capaciteit vooraf ingeschat op basis van de verwachte reizigersaantallen en de beschikbare bussen en chauffeurs. De Provincie heeft deze inschatting bij de acceptatie als reëel beoordeeld, met als uitgangspunt dat de capaciteit waar nodig zou worden bijgestuurd.
2. Welke concrete extra capaciteit, in aantallen bussen en beschikbare zit- en staanplaatsen, is vanaf de start van de afsluiting daadwerkelijk ingezet?	2. Vanaf de start van de afsluiting heeft Connexxion de tijdelijke dienstregeling uitgevoerd met het beschikbare aantal bussen en chauffeurs. Door de langere omleidingsroute konden daarmee minder ritten worden uitgevoerd dan in de reguliere situatie. Vanuit het project is wel extra Flex-capaciteit voor Zierikzee en een pendeldienst voor Colijnsplaat ingezet. Naar aanleiding van monitoring en afstemming met de Provincie zijn er vanaf 7 september drie ochtendritten van lijn 630 versterkt met een extra bus met 43 zit- en 51 staanplaatsen. Vanaf 21 september geldt dit ook voor drie middagritten.

3. Herkent GS de signalen dat de beschikbare capaciteit onvoldoende is, bijvoorbeeld dat te veel mensen moeten staan? Met name tijdens de ochtend- en middagspits wanneer veel scholieren van Schouwen-Duiveland naar Goes en terugreizen? Waarom wel/niet?	3. In de eerste week was de bezetting op enkele spitsritten van lijn 630 hoog. Daarbij moesten reizigers staan en zijn enkele volmeldingen geregistreerd. Connexxion heeft daarop, na overleg met de Provincie, extra capaciteit ingezet. Op de overige lijnen zijn geen structurele capaciteitsproblemen geconstateerd. De Provincie en Connexxion blijven de bezetting en de werking van de tijdelijke dienstregeling nauwlettend volgen en sturen waar nodig bij. We horen vanuit de betrokken gemeenten positieve signalen over het bereikbaarheidsplan en dat de afsluiting tot dusver niet tot grote bereikbaarheidsproblemen heeft geleid. In de PZC gaf de Stichting Scholierenvervoer een vergelijkbaar signaal af.
4. Welke mogelijkheden heeft GS zo nodig om de vervoerder op korte termijn tot extra inzet te bewegen? Gaaf GS van deze mogelijkheden gebruikmaken?	4. De Provincie spreekt Connexxion als concessiehouder aan op het bieden van voldoende vervoercapaciteit conform de concessievoorwaarden. Indien Connexxion de concessievoorwaarden niet naleeft, kan de Provincie gebruikmaken van de handhavingsmogelijkheden uit de concessie, waaronder het opleggen van een boete. Tot nu toe heeft Connexxion conform de concessievoorwaarden gehandeld door de inzet op te schalen wanneer bleek dat de beschikbare capaciteit onvoldoende was.
5. Heeft GS voorafgaand aan de afsluiting overleg gevoerd met scholen in Goes en op Schouwen-Duiveland over de verwachte gevolgen voor scholieren en hun reistijden? Zo ja, welke afspraken kwamen hieruit voort, zo nee waarom niet?	5. Ja. De Provincie heeft vanuit het project voorafgaand aan de afsluiting regelmatig contact gehad met vertegenwoordigers van de scholen. Ook de scholierencoördinator van Connexxion heeft met de scholen afgestemd over de schooltijden en het verwachte gebruik. Deze informatie is betrokken bij het opstellen van de tijdelijke dienstregeling en het bepalen van de benodigde capaciteit.
6. Is GS bereid om samen met de vervoerder en de betrokken scholen met spoed te bekijken of de dienstregeling en capaciteit tijdens de schoolspits aangepast moeten worden en hierbij ook de scholen te vragen wat zij kunnen betekenen in aanpassing van roosters etc.?	6. Ja. De Provincie monitort samen met Connexxion de tijdelijke dienstregeling en de capaciteit en stuurt waar nodig bij. Wij verwachten dat de aanvullende maatregelen vanaf 21 september voldoende zijn voor de resterende periode. Indien nodig wordt opnieuw bijgestuurd.
7. Kan GS aangeven hoeveel extra reistijd voor scholieren vooraf als gevolg van de omleiding werd verwacht en hoe dit zich verhoudt tot de daadwerkelijk ervaren reistijden? Zo nee, waarom niet.	7. De extra reistijd verschilt per reisrelatie. Zo bedraagt de extra geplande reistijd van Zierikzee Sas naar Goes Station met lijn 133/232 circa 55 minuten, van Zierikzee Busstation naar Goes Station met scholierenlijn 630 circa 27 minuten en van Bruinisse Dorp naar Goes Station met lijn 630 circa 34 minuten. In de praktijk kan de reistijd verder oplopen door vertraging, drukte of gemiste aansluitingen.

8. Kan GS aangeven aan welke wettelijke en veiligheidsnormen de vervoerder moet voldoen en wie controleert of hieraan daadwerkelijk wordt voldaan?	8. Connexxion moet voldoen aan de wettelijke eisen voor busvervoer en voertuigveiligheid, waaronder het maximaal toegestane aantal zit- en staanplaatsen. Het vervoeren van staande reizigers is ook op wegen waar 80 km/u wordt gereden toegestaan, omdat de bus daarvoor is toegelaten. De RDW ziet toe op de toelating en technische eisen van het voertuig en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de naleving van de regels voor busvervoer. Daarnaast gelden de concessie-eisen van de Provincie voor het aantal staande reizigers en de maximale duur van staan: het aantal reizigers dat niet kan zitten mag niet meer bedragen dan 50% van de zitplaatscapaciteit en een reiziger hoeft nooit langer te staan dan 30 minuten.
9. Heeft GS of Connexxion meldingen ontvangen over gevaarlijke situaties? Zo ja, hoeveel meldingen zijn er tot nu toe ontvangen?	9. Voor zover bij GS bekend, zijn geen gevaarlijke situaties gemeld.
10. Heeft GS of Connexxion meldingen ontvangen over volle bussen of reizigers die vanwege capaciteitsgebrek niet mee konden met een bus? Zo ja, hoeveel meldingen zijn er tot nu toe ontvangen?	10. Ja. Connexxion heeft zeker in de eerste week diverse meldingen ontvangen over drukke bussen en heeft daarop besloten extra bussen in te zetten, zoals bij vraag 2 aangegeven. Vier maal heeft de situatie zich voorgedaan dat het aantal passagiers de maximale limiet (zitten en staan) voor veilig kunnen en mogen vervoeren van passagiers was bereikt, waarbij dan geen extra passagiers meer zijn toegelaten tot die bus.
11. Zoals eerder al besproken in de commissie economie gebruiken veel reizigers gangbare reisplanners als 9292, Google Maps etc. Hoe wordt ervoor gezorgd dat reizigers via reisplanners (anders dan reizendoorzeeland.nl) kunnen beschikken over actuele en correcte informatie?	11. De vervoerder is in opdracht van de Provincie verplicht de dienstregeling aan te leveren voor het centrale landelijke bestand waarop reisplanners zich baseren. Voor Flex ligt dit anders, omdat deze zonder vaste route en vaste dienstregeling rijdt. Opname daarvan vraagt maatwerk van reisplanners; hierover zijn we al langere tijd met 9292 in gesprek. In Reizen door Zeeland en Gaiyo zijn de verschillende vervoersmogelijkheden in Zeeland samengebracht. Reizen door Zeeland waarschuwt reizigers bovendien actief wanneer routes door werkzaamheden wijzigen.
11a. Wie is verantwoordelijk voor het actueel houden van deze reisplanners?	11a. 9292 en Google Maps zijn diensten van bedrijven die zelf verantwoordelijk zijn voor het actueel houden van hun reisplanners. Als opdrachtgevers van het publiek vervoer zorgen overheden er via de opdrachten aan vervoerders voor dat actuele reisinformatie beschikbaar wordt gesteld aan de landelijke reisinformatieketen en daarmee aan routeplanners.

12. Krijgt GS signalen dat reizigers op Schouwen-Duiveland momenteel moeite hebben om een rit met Flex te reserveren omdat de beschikbare capaciteit onvoldoende is? Zo ja wat wordt er aan gedaan om deze capaciteit te verhogen? Zo nee, is bij Flex een toename van het gebruik te zien?	12. Ja. Er zijn uit heel Zeeland signalen dat reizigers niet altijd op het gewenste moment een Flexrit kunnen boeken. Op Schouwen-Duiveland ligt met name in de avonden het aandeel niet-toegewezen ritten hoger dan gemiddeld. Het digitale systeem achter Flex functioneert nog onvoldoende om Wmo- en Flexritten optimaal te combineren. Om deze periode te overbruggen heeft de Provincie € 600.000 extra beschikbaar gesteld voor tijdelijke inzet van aanvullende voertuigen en chauffeurs. Daarnaast wordt bekeken welke verdere maatregelen nodig zijn.
13. Leidt de langere omleidingsroute ertoe dat reizigers voor een rit tijdens de afsluiting meer betalen dan zij voorheen betaalden? Zo ja, acht GS het redelijk dat reizigers financieel worden geconfronteerd met hogere kosten als gevolg van een infrastructurele afsluiting waar zij zelf geen invloed op hebben? En is GS bereid om met de vervoerder te bespreken dat reizigers gedurende de afsluitingsperiode niet financieel worden benadeeld door de langere route?	13. Ja. Door de langere omleidingsroute kunnen reizigers die op saldo reizen hogere reiskosten hebben, omdat het tarief mede afhankelijk is van de afgelegde afstand. Studenten met een geldig studentenreisproduct hebben hierdoor geen extra kosten. Voor scholieren en andere reizigers met Zeeland Voordeel geldt een maximaal maandbedrag. Reizigers die zonder de omleiding onder dat maximum bleven, kunnen door de langere route meer betalen, maar nooit meer dan het geldende maandmaximum. Voor deze tijdelijke situatie is geen aparte compensatieregeling getroffen. Op dit moment ziet GS geen aanleiding om die alsnog in te voeren. Ook voor het wegverkeer dat als gevolg van de afsluiting extra kosten maakt, is geen compensatieregeling getroffen.

MIDDELBURG, 22 september 2026

Namens fractie: BBB
statenlid Antje Dees-de Vries

Gedeputeerde Staten

H.M. de Jonge

Drs. M.C.J. Franken