



Rapport Openbaar Vervoer Bonaire

drs Trix van Bennekom

Bonaire, 22 maart 2010





Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Het aanbod aan (openbaar) vervoer: de belangrijkste feiten	4
Regelgeving	4
Tarieven	5
Organisatie	5
Infrastructuur	6
Schoolvervoer	6
Cruisetoerisme	6
3. Het aanbod aan (openbaar) vervoer: inventarisatie van de belangrijkste problemen	7
Regelgeving	7
Tarieven	8
Organisatie	8
Infrastructuur	9
Schoolvervoer	9
Cruisetoerisme	9
4. De vraag naar openbaar vervoer	10
Karakteristiek van Bonaire	10
Autobezit	11
Wie maken gebruik van het openbaar vervoer?	11
Opleiding en werk	12
Volwasseneneducatie	12
Arbeidsbemiddeling	13
SASO	14
Mariadal	14
TCB	14
Samenvatting doelgroepen en hun behoefte aan openbaar vervoer	15
5. Openbaar vervoer in Nederland	16
Geschiedenis	16
Financiering	16
Soorten openbaar vervoer	16
Gebruik van openbaar vervoer	17
Snelheid	17
6. Beoordeling van het openbaar vervoer op Bonaire	19





Positieve aspecten	19
Organisatie	19
Gemeenschapszin	19
Besloten vervoer	20
Knelpunten	20
Regelgeving en handhaving	20
Tarieven	21
Cruiseschiplagen	21
Bushaltes	21
Bekendheid openbaar vervoer	21
Overig	21
Parkeerproblemen Playa	21
Rijden met een vaste frequentie	22
Bevolkingsgroei	22
Conclusie	23
7. Scenario's voor openbaar vervoer op Bonaire	24
Scenario 1: Eenmalige verbeteringen	24
Modernisering huidige Eilandsverordening Autobusdiensten	24
Handhaven regelgeving	24
Verbeteren organisatie	24
Optimaliseren bushaltes	25
Communicatiecampagne Openbaar Vervoer	25
Experiment Rincon - Playa: busje met vaste frequentie	25
Samenvatting scenario 1	25
Scenario 2 : Mix van eenmalige en structurele verbeteringen	26
Samenvatting scenario 2	26
Scenario 3: Overheidsbedrijf	26
Samenvatting scenario 3	27
Conclusies en aanbevelingen	27





1. Inleiding

Kinderen in schooluniform 's morgens vroeg in de bus op weg naar school, mensen die 's avonds laat bij Mentor wachten op vervoer naar Rincon of het AB-busje dat bij de halte bij Cultimara wacht op genoeg passagiers om te vertrekken. Maar ook de rinkelende telefoon aan de muur van Flamingo Airport waar na een taxichauffeur in zijn auto stapt om passagiers bij een hotel op te halen. De taxi's, bussen en hulpchauffeurs die op cruiseschipdagen de vele toeristen een rondtoer aanbieden. En niet te vergeten de Paranda-bus die al op verre afstand hoorbaar feestgangers door de wijken voert. Over het vervoer op Bonaire bestaan vele beelden, ook over de verbetering daarvan.

'Opstart Voorzieningen Openbaar Vervoer' is een van de projecten in het kader van het Sociaal Economisch Initiatief (SEI). Dit zijn door Nederland gefinancierde projecten die een bijdrage moeten leveren aan de versterking van de sociaal economische infrastructuur van Bonaire. De achterliggende gedachte achter het project 'Opstart Voorzieningen Openbaar Vervoer' is dat Bonaire behoefte heeft aan een vorm van geregeld (openbaar) vervoer. Veronderstelling is dat de bevolking mobieler wil zijn zoals voor werk en opleiding. Het voorliggende rapport legt op basis van een probleemanalyse een aantal mogelijkheden voor om het openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit de SEI-middelen is hiervoor eenmalig geld beschikbaar. Het rapport is gebaseerd op interviews, bijeenkomsten met belanghebbenden en research (zowel in de studeerkamer als op straat).

In dit rapport komen de volgende onderwerpen aan de orde: het aanbod en de vraag naar (openbaar) vervoer, ter vergelijking het openbaar vervoer in Nederland, de beoordeling van de (openbaar) vervoer situatie op Bonaire en mogelijke scenario's voor verbetering. Tenslotte volgen de conclusies en aanbevelingen die de basis vormen voor het Projectplan volgens USONA format. Rapport en Projectplan vormen samen het Projectdossier.





2. Het aanbod aan (openbaar) vervoer: de belangrijkste feiten

Regelgeving

In deze paragraaf komen de belangrijkste elementen uit de regelgeving aan de orde.

Het beleid ten aanzien van het personenvervoer per autobus is gebaseerd op de Eilandsverordening Autobusdiensten Bonaire uit 1961. De Eilandsverordening Huurautodiensten Bonaire die het taxivervoer reguleert, dateert van 1962.

In beide verordeningen is voorzien in de instelling van een Commissie Openbaar Vervoer (COV). De COV bestaat uit een voorzitter, secretaris en tenminste vijf leden. De secretaris is tevens lid van de commissie. De commissie adviseert het Bestuurscollege over de onderwerpen zoals genoemd in de verordeningen zoals het uitgeven, verlengen of intrekken van vergunningen voor autobusjes (AB-kentekens) en taxi's (TX-kentekens).

In februari 2008 heeft het Bestuurscollege de COV gemandateerd om alle zaken wat betreft de taxiproblematiek zelf af te handelen.

Het eilandgebied heeft 35 TX-vergunningen beschikbaar, waarvan er op dit moment 32 zijn uitgegeven.

De autobussen en autobusjes met een AB-kenteken verzorgen het openbaar vervoer. Het eilandgebied heeft 35 AB-vergunningen beschikbaar, daarvan zijn er op dit moment 23 uitgegeven. Eind september 2009 heeft de COV een voorstel (met een positief advies) bij het Bestuurscollege neergelegd om 6 nieuwe AB-vergunningen uit te geven.

Er bestaat ook nog de bijzondere vergunning (per plaats betaald vervoer met personenauto) maar daar is slechts 1 vergunning van uitgegeven en blijft daarom verder buiten beschouwing.

In de Eilandsverordening Autobusdiensten is opgenomen dat het bij kleine busjes (minder dan 10 personen) gaat om "een aan voorwaarden gebonden dienst op een daartoe aangewezen traject met een of meer autobussen". Voor grote autobussen (tien of meer personen) is daarnaast toegevoegd dat die moeten rijden volgens een vooraf goedgekeurde dienstregeling.

In de verordeningen staat dat wanneer de COV een positief advies uitbrengt over een vergunningaanvraag, deze 14 dagen ter inzage moet worden gelegd via "aanplakking op het correspondentieadres van het Bestuurscollege". Iedere belanghebbende kan bezwaar aantekenen. Het kan ook gebeuren dat aanvragers wel aan de eisen voldoen maar dat hun aanvraag wordt afgewezen omdat er gezien de vraag naar vervoer al genoeg chauffeurs zijn. Deze afwijzingen (omdat er al genoeg chauffeurs zijn) komen op een wachtlijst waarbij de datum van indiening van de vergunningaanvraag de volgorde op de lijst bepaalt. Iedereen die op de wachtlijst staat, kan inzage vragen in de lijst.

TX- en AB vergunningen worden verstrekt aan in Bonaire gevestigde natuurlijke personen voor een periode van maximaal vijf jaar. Daarnaast moeten de chauffeurs een rijvergunning hebben die wordt afgegeven door het Plaatselijk Hoofd van Politie. Een rijvergunning geldt voor maximaal 2 jaar en





wordt alleen verstrekt aan personen in bezit van een geldig rijbewijs, ouder dan 25 jaar en van “goed zedelijk en maatschappelijk gedrag”. Chauffeurs boven de 60 jaar moeten zich jaarlijks geneeskundig laten testen.

Uit de verordeningen blijkt dat het werk als chauffeur een hoofdactiviteit moet zijn. Dat betekent dat het rijden van taxi of autobusje de belangrijkste bron van inkomen voor de chauffeur moet zijn, dus geen nevenactiviteit. Een vergunning wordt geweigerd of ingetrokken wanneer de aanvrager of vergunninghouder al op een andere manier voldoende in zijn onderhoud kan voorzien.

De vergunninghouder mag zich “bij de exploitatie van zijn dienst” laten bijstaan door een chauffeur laten bijstaan. Deze hulpchauffeur moet eveneens over een rijvergunning beschikken.

Het vervoer van personen in een laadbak zoals het vervoer van bouwvakkers van en naar een bouwplaats is aan regels wat betreft bevestiging en veiligheid gebonden. De COV verleent vergunningen, de politie keurt de voertuigen.

Voor alle duidelijkheid: Openbaar vervoer is collectief vervoer, taxivervoer is individueel besloten vervoer. Op Bonaire wordt het openbaar vervoer verzorgd door de AB-chauffeurs, de TX-chauffeurs doen het taxivervoer. Omdat AB-vervoer collectief is, ligt de prijs die een klant voor het openbaar vervoer betaalt, veel lager dan eenzelfde rit met een taxi. Dit rapport gaat over het openbaar vervoer, vanwege de verwevenheid komt zijdelings ook het taxivervoer aan de orde.

Tarieven

De tarieven voor taxivervoer - zowel de normale ritten als het vervoer van cruisepassagiers - zijn in 2006 bij eilandbesluit vastgelegd. Zo kost een rit van het vliegveld naar Playa 15,75 gulden, van het vliegveld naar Sorobon Beach 35 gulden.

De tarieven voor het AB-vervoer zijn in 1996 voor het laatst vastgesteld. Tarieven bedragen tussen de 2.50 gulden voor een rit van bijvoorbeeld Playa naar Antriol tot 4 gulden voor een rit van Playa naar Republiek. Dit zijn de prijzen voor ritten waarbij de passagier bij een halte of ergens op straat wordt opgepikt. Wie een AB-chauffeur opbelt om opgehaald te worden, betaalt 2 gulden meer.

TX- en AB-chauffeurs zijn bij de aanschaf van hun bedrijfsauto vrijgesteld van het betalen van 40% invoerrechten.

Organisatie

Op Bonaire zijn geen taxiondernemingen waarbij meer chauffeurs werkzaam zijn. De taxichauffeurs werken voor zichzelf in een eenmanszaak. Ook de meeste AB-chauffeurs werken voor zichzelf, enkele werken voor touringcarbedrijven. Er zijn geen wettelijke bepalingen wat betreft rij- en rusttijden. Er is geen taxicentrale of meldkamer. Klanten kunnen een taxi- of openbaar vervoer rit bestellen door naar een chauffeur die ze kennen te bellen. Op het vliegveld hangt bij de taxistandplaats een telefoon aan de muur. Het nummer van deze telefoon staat voorin in het telefoonboek bij de belangrijke nummers. Wanneer er echter geen chauffeur aanwezig is, wordt de telefoon niet opgenomen.

Het openbaar vervoer op Bonaire wordt niet door de overheid gesubsidieerd. Klanten betalen de chauffeur in de bus contant. Vaste klanten hebben soms een soort abonnement bij ‘hun’ chauffeur en betalen per week of per maand. Er is bij de overheid -behalve bij het besloten schoolvervoer-





geen zicht op aantallen passagiers die worden vervoerd of andere reizigersinformatie. Het openbaar vervoer reguleert zichzelf. Er is geen inzicht in het aantal reizigers dat het met openbaar vervoer reist, hoeveel ritten worden gemaakt en welke inkomsten het openbaar vervoer de AB-chauffeurs oplevert. De OV-sector is een marktsector waar de overheid behalve de vergunningverlening en het vaststellen van de ritprijzen geen zicht of sturing op heeft.

Verschillende bedrijven (zoals BOPEC en Cargill) organiseren bedrijfsvervoer voor het woon-werkverkeer van hun medewerkers. Ook andere werkgevers, zoals sommige hotels en het ziekenhuis, regelen het vervoer van hun personeel. Zij maken hiervoor gebruik van eigen busjes of hebben afspraken met AB-chauffeurs. Ook op individueel niveau wordt er vervoer geregeld. Zo worden vrouwen die bij een familie in de huishouding werken en zelf geen vervoer hebben, vaak door hun werkgever gehaald of krijgen het vervoer met een AB-busje vergoed.

Infrastructuur

Er staan op Bonaire 13abri's (bushokjes) en haltepalen die vele jaren geleden zijn geplaatst. De bushokjes staan aan één kant van de weg en hebben meestal een parkeerhaven. Bushokjes en haltepalen zijn straatmeubilair. De bedoeling is dat verwijdering, verplaatsing of vervanging systematisch zal worden aangepakt in het kader van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire.

Schoolvervoer

Op schooldagen worden ongeveer 450 leerlingen van en naar school vervoerd. De Dienst SEK heeft voor het schoolvervoer contracten afgesloten, vervoer vindt plaats met 3 grote en 8 kleine busjes. Facturering vindt maandelijks plaats. SEK betaalt per gemaakte rit. Om te voorkomen dat er te veel ritten worden gemaakt, heeft SEK als voorwaarde gesteld dat een rit pas kan worden gefactureerd wanneer de bus voor tenminste 75% met *leerlingen* is gevuld. Er zijn verschillende tarieven voor kleine en grote bussen en trajecten. De hoogste tarieven zijn voor het vervoer van leerlingen van de Watapanaschool, het speciaal onderwijs. Deze leerlingen worden thuis opgehaald, de andere leerlingen verzamelen zich op een centrale plek waar meer kinderen in de buurt wonen. De ouderlijke bijdrage voor het vervoer bedraagt bij het traject Rincon - Playa voor het eerste kind 10 gulden per half jaar, voor het tweede en volgende kinderen 5 gulden per half jaar. Bij het traject Playa - Playa bedraagt het tarief 20 gulden voor het eerste kind en 10 gulden voor elk der eventueel volgende kinderen uit één en hetzelfde gezin. De chauffeurs bewaren de vervoerskaart van 'hun' leerlingen. Ook cursisten van andere door de overheid bekostigde opleidingen - zoals de volwasseneducatie bij FORMA - kunnen gebruik maken van de regeling voor het schoolvervoer. Daarvoor betalen zij 10 gulden per half jaar. Het schoolvervoer staat voor ongeveer 180.000 gulden op de begroting van SEK.

Cruisetoerisme

In het seizoen 2008/2009 bezochten 229.000 cruisetoeristen Bonaire. In het seizoen 2009/2010 worden ruim 231.000 cruisetoeristen verwacht. TCB heeft regels opgesteld wie op cruiseschippedagen vervoer mogen bieden aan de eendagstoeristen. TX-chauffeurs mogen dat altijd. AB-chauffeurs mogen hun diensten pas aanbieden op *momenten* dat er meer dan 1300 cruisetoeristen zijn. Op *momenten* dat er meer dan 3000 cruiseschippassagiers zijn, worden de zogenaamde *auxiliaries* ingeschakeld. Dit zijn ongeveer vijftig particulieren die met een vergunning van het TCB een toer aanbieden.





3. Het aanbod aan (openbaar) vervoer: inventarisatie van de belangrijkste problemen

In deze paragraaf komen de belangrijkste problemen die tijdens het onderzoek zijn gesignaleerd naar voren. Het gaat hier vanwege de onderlinge samenhang om problemen in zowel het taxi- als openbaar vervoer.

Regelgeving

De regelgeving die het openbaar vervoer (1961) en taxivervoer (1962) regelt is verouderd en niet toereikend meer. In 2001 heeft de COV in samenspraak met belanghebbenden een nieuwe versie van de Eilandsverordening Huurautodiensten opgesteld. De behandeling van de concept-eilandsverordening is op het Bestuurskantoor gestrand. In 2007 heeft de COV nogmaals een poging gedaan, met hetzelfde resultaat. In de concept-eilandsverordening worden onder meer nieuwe begripsbepalingen geïntroduceerd die beter aansluiten bij de huidige situatie. Ook wordt voorgesteld om de politieke sturing te beperken door de verlening van vergunningen over te laten aan de COV met een beroepsmogelijkheid bij het Bestuurscollege.

De leden van de COV voelen zich al jaren niet serieus genomen. De leden zijn ambtenaren van verschillende eilandelijke diensten en de Verkeerspolitie die naast hun gewone werk worden geacht vier uur per week aan de COV te besteden. DEZA is wat betreft het aantal leden het meest prominent in de COV vertegenwoordigd en levert al jaren de secretaris. In tegenstelling tot andere door het Bestuurscollege ingestelde commissies ontvangen de leden - ondanks herhaalde toezeggingen - geen vergoeding voor bijvoorbeeld vergaderingen of andere materiële faciliteiten als een COV-laptop waarop de administratie kan worden bewaard. Zelfs de kosten voor het speciale gele papier voor vergunningen krijgt de COV niet vergoed. Bij de COV - huidige en voormalige leden - bestaat dan ook veel frustratie over deze situatie. De COV staat in 2010 voor Nafl 14.050 op de eilandbegroting.

Behalve door de materiële achterstelling, leeft bij de COV ook grote onvrede over de politieke willekeur bij bijvoorbeeld het ontslaan en benoemen van leden van de COV en bij de vergunningverlening. Sommige leden van de COV kregen zonder enige vooraankondiging een brief waarmee ze als lid van de commissie werden ontslagen. Andere leden werden tot hun verrassing juist van de ene op de andere dag in de COV benoemd. Daarnaast verleende het Bestuurscollege de laatste jaren tegen het advies van de COV in, regelmatig vergunningen aan chauffeurs, ondanks het feit dat de aanvrager niet aan de eisen voldeed. Ook kwam het voor dat de COV er niet eens aan te pas kwam bij de vergunningverlening. Op straat constateerde leden van de COV dan dat er een nieuwe vergunninghouder bij was gekomen.

Er is een discrepantie ontstaan tussen de eisen die in de beide verordeningen worden gesteld aan het verlenen van vergunningen en de feitelijke situatie op dit moment. Sommige vergunninghouders oefenen bijvoorbeeld hun werk niet uit als hoofdactiviteit uit maar als nevenactiviteit.





Tarieven

De tarieven die de taxichauffeurs voor het vervoer van passagiers mogen rekenen zijn in 2006 herzien. Voor de AB-chauffeurs gelden echter nog de tarieven zoals deze 13 jaar geleden vastgesteld. DEZA (afdeling Calculatie & Controle) gebruikt voor de prijsberekening een calculatiemodel waarbij rekening wordt gehouden met de vaste kosten die de chauffeurs hebben en de inkomsten uit het vervoer van passagiers. De afgelopen jaren hebben de AB-chauffeurs regelmatig bij DEZA geklaagd over de in hun ogen te lage tarieven. Het overleg tussen DEZA en AB- chauffeurs is echter steeds vastgelopen wegens gebrek aan informatie. DEZA wil dat de chauffeurs met schriftelijke bewijzen komen van hun kosten. Op een enkeling na zijn de chauffeurs niet bereid deze informatie aan DEZA te verstrekken. Gevolg is dat het overleg over aanpassing van de tarieven keer op keer op niets uitloopt. De overheid heeft geen zicht op aantallen passagiers en ritten in het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer op Bonaire wordt niet gesubsidieerd door de overheid. De prijsstelling is een kwestie van vraag en aanbod. De prijzen voor ritten met de autobusjes zijn hoog, zeker voor mensen die moeten rondkomen van een minimuminkomen. De AB-chauffeurs kennen behalve de eenmalige vrijstelling van invoerrechten geen andere financiële voordelen zoals bijvoorbeeld een korting op brandstofprijzen.

Organisatie

Op Bonaire heerst er al jaren een taxiproblematiek met aan de ene kant taxichauffeurs en aan de andere kant hoteleigenaren en touroperators. De taxichauffeurs zijn van mening dat zij het recht (moeten) hebben om passagiers/toeristen vanaf Flamingo Airport naar hun bestemming te brengen. Bij een deel van de eigenaren van hotels, appartementen en touroperators is er echter ontevredenheid over de service die de taxichauffeurs verlenen. Daarom halen zij hun gasten zelf af op het vliegveld. Wanneer de toeristische ondernemers hiervoor geen specifieke toestemming hebben - moet als doelstelling zijn opgenomen in hun vestigingsvergunning - handelen zij eigenlijk illegaal. De overheid probeert al enkele jaren tot een oplossing te komen met de verschillende partijen. Tot dusver is nog geen structurele oplossing bereikt. De problemen over wie welke passagiers mag vervoeren speelt zich alleen af bij de TX-chauffeurs. Bij de AB-chauffeurs is er geen 'strijd' om de passagier.

De meeste chauffeurs (TX en AB) zijn eigen baas en zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van voldoende inkomsten uit het chauffeurswerk. Het is voor de overheid al jaren lastig om inzicht te krijgen in de sector. Een voorbeeld. In 2002 vroegen de TX-chauffeurs om een tariefsverhoging. Medewerkers van DEZA (afdeling Calculatie & Controle) hebben daarop een onderzoek ingesteld. Zij reikten persoonlijk een brief met vragen uit aan 22 taxichauffeurs. Slechts 2 chauffeurs reageerden. Tijdens hun onderzoek deden de medewerkers van DEZA een aantal constatering: sommige chauffeurs hielden zich niet de regels wat betreft tarieven en enkele taxibussen waren niet all risk verzekerd. Ook stelden zij vast dat sommige chauffeurs niet dagelijks op hun werk verschenen omdat de taxi geen hoofdactiviteit is maar eerder een bijverdienste of een betaalde hobby.

Wat betreft de openbaar vervoer situatie is het lastig dat Rincon en Playa 20 kilometer van elkaar liggen. Per 1 januari 2009 telde Bonaire volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek 12.877 inwoners. Daarvan wonen er 1788 in Rincon. Het gebied daartussen bestaat voornamelijk uit *mondi*





met slechts hier en daar bebouwing. Voor AB-chauffeurs zijn de kosten voor een rit van Playa naar Rincon dure ritten. Passagiers betalen per rit 3 gulden, voor de chauffeurs is het bedrijfseconomisch daarom van groot belang dat zij in Playa of in Rincon voldoende passagiers kunnen meenemen.

Infrastructuur

Bushokjes en haltepalen staan aan één kant van de weg. Dat kan op een drukke doorgaande weg – zoals de Kaya Korona- leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties voor overstekende passagiers. Een aantal AB-chauffeurs geeft aan behalve een uitbreiding met enkele bushokjes in ieder geval ook een centraal ‘busstation’ in Playa en één in Rincon gewenst is. Behalve een plek voor wachtende passagiers, zou er ook een voorziening moeten komen voor wachtende chauffeurs en hun bus. De standplaats in het centrum van Playa –met een standplaats voor bussen en een betonnen overdekte bushalte met bankjes voor passagiers- wordt in de praktijk nauwelijks gebruikt. De voorkeur van de chauffeurs wat betreft Playa gaat uit naar upgrading van de bushalte bij de Cultimara. In de zes ‘oude’ wijken zou een centrale bushalte moeten komen.

Schoolvervoer

Ten aanzien van het aanbod van schoolvervoer zijn geen problemen gesignaleerd.

Cruisetoerisme

Het vervoer op cruiseschipdagen is voor de cruisetoeristen nu redelijk goed geregeld. Groot probleem is wel dat er op die dagen nauwelijks nog vervoer is te krijgen voor verblijfstoeristen en inwoners.





4. De vraag naar openbaar vervoer

Hoe werkt het openbaar vervoer op Bonaire eigenlijk, wie reizen er mee, welke knelpunten (nu en in de toekomst) zijn er? Voordat het antwoord op deze vragen aan de orde komt, eerst een algemene inleiding over het personenvervoer op Bonaire.

Karakteristiek van Bonaire

Bonaire is een van de minst bevolkte gebieden in het Caribisch gebied. Om een beeld te krijgen van de 'leegheid': Bonaire heeft 45 inwoners per km², Curaçao 319 per km². Bonaire is qua oppervlakte groter dan Aruba en Sint Maarten samen. Maar Bonaire heeft tussen de 13.000 en 15.000 inwoners, terwijl Aruba en Sint Maarten bij elkaar ruim 150.000 geregistreerde inwoners hebben. Bij het bevolkingsaantal van Bonaire moet een kanttekening worden gemaakt. Het Centraal Bureau voor de Statistiek stelt het aantal inwoners op Bonaire per 1 januari 2009 op 12.877. De afdeling Bevolking registreerde per 1 juli 2009 15.500 inwoners, het verschil ontstaat door een andere berekeningsmethodiek. Geen uniek probleem, ook op de andere eilanden zijn verschillen tussen de cijfers van Kranshi en het CBS. In dit rapport wordt in verband met de vergelijkbaarheid met andere cijfers het CBS-cijfer 12.877 gebruikt.

Vergeleken met het mondaine Aruba (105.000 inwoners) en het kosmopolitische Curaçao (140.000 inwoners) is Bonaire een dorp. Weinig inwoners, een landelijke sfeer, geen grootschalige voorzieningen en een hechte lokale gemeenschap die zijn historische en culturele tradities en waarden koestert. Vandaag de dag minder dan vroeger maar de basis is nog steeds aanwezig. Voor veel Bonairianen is het behoud van traditionele normen en waarden belangrijk. Een van kenmerkende waarden van de Boniariaanse cultuur is solidariteit, het elkaar helpen. Een treffend voorbeeld van die onderlinge hulp is het 'eigen huis'. Een Bonairiaan was vroeger pas echt volwassen, kon pas trouwen, wanneer hij een eigen huis had. Generaties lang bouwden Bonairianen zo hun eigen woning met hulp van familie en vrienden. Ook al gebeurt het op deze wijze bouwen van een eigen huis tegenwoordig veel minder, het is wel een goed voorbeeld van een op sterke solidariteit gebaseerde samenleving.

Waarom dit voorbeeld van het eigen huis? Omdat het 'elkaar helpen' ook duidelijk te zien is in de manier waarop vervoer op Bonaire is georganiseerd. Al generaties lang geeft de Bonairiaan iemand die geen vervoer heeft een *kabei boto*, een lift. Men houdt rekening met elkaar. Iedereen kent elkaar en dat maakt het krijgen van een *kabei boto* heel gemakkelijk. Wie vervoer nodig heeft hoeft maar even een duim op te steken, altijd komt er wel een bekende langs. Of belt naar iemand met een auto: wanneer je naar Playa gaat, kan ik dan mee om boodschappen te doen? Opvallend is dat de *kabei boto* nog steeds een belangrijke rol speelt. Een AB-chauffeur deed daar een veelzeggende uitspraak over: "Openbaar vervoer zit niet in de cultuur van Bonaire". Op Curaçao geeft bij wijze van spreken zelfs de buurman die in dezelfde richting reist nog geen lift, op Bonaire is dit soort onderlinge hulp bijna vanzelfsprekend. Gevolg is ook dat op Bonaire mensen zonder vervoer liever liften dan 3 gulden betalen voor een ritje met de AB-bus. Voor AB-chauffeurs leidt dit tot lastige situaties. Wat een buitenstaander 's morgens vroeg ziet zijn tien wachtenden bij een bushalte, op





weg naar hun werk. Maar in de praktijk nemen maar drie mensen de bus, de rest wacht op een lift. Ook mensen die een vergoeding krijgen van hun werkgever voor woon-werkverkeer nemen niet altijd het openbaar vervoer; liften kost niets. Maar een AB-chauffeur moet wel voldoende mensen in de bus hebben om uit de kosten te komen en wat aan de rit te verdienen.

Autobezit

Bonaire is een echt auto-eiland. De relatief grote oppervlakte, de lage bevolkingsdichtheid, de tropische hitte, de slechte kwaliteit van de wegen, nauwelijks straatverlichting en trottoirs en slechts één fietspad zorgen er voor dat de auto veruit de veiligste, snelste en meest comfortabele manier van vervoer is. Kinderen leren al vanaf hun zestiende in familiekring autorijden. Wie zich financieel een auto kan permitteren, koopt er een. Het feit dat er geen autokeuring bestaat maakt het bovendien gemakkelijk om betrekkelijk goedkoop aan een auto te komen. Een tijdens dit onderzoek veel gehoorde opmerking is dat je op Bonaire eigenlijk niet zonder auto kunt. Die 'onmisbaarheid' vertaalt zich ook in het hoge autobezit. Op 30 juni 2009 was voor 9000 auto's (zowel B als V-kentekens) motorrijtuigenbelasting betaald. Om een vergelijking te maken. Van de 12.877 inwoners waar het CBS mee rekent zijn er 9131 ouder dan 18 jaar. Dat betekent theoretisch dat vrijwel iedereen boven de 18 jaar een auto zou hebben. Dat is natuurlijk in de praktijk niet zo, denk aan bijvoorbeeld huurauto's of meer auto's per persoon, maar het geeft wel aan dat het autobezit hoog is.

Wie maken gebruik van het openbaar vervoer?

Zoals eerder in het rapport gezegd, bestaat er geen informatie over aantallen reizigers, vraag en aanbod zijn informeel geregeld. Wel is op basis van interviews een beeld te geven hoe het openbaar vervoer is geregeld en wie gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn op verschillende dagen en op verschillende tijdstippen waarnemingen op straat gedaan. Hoeveel mensen staan er bij een halte, hoeveel gaan er daadwerkelijk mee met een AB-busje, hoeveel mensen rijden met bekenden mee. Een aantal bevindingen.

Het openbaar vervoer op Bonaire wordt vooral gebruikt door mensen met een laag inkomen zoals mensen die het minimumloon verdienen, van een onderstanduitkering leven of ouderen met alleen AOV (en ouderentoeslag). Voor hun vervoer zijn zij aangewezen op anderen. Meestal familie of bekenden, soms maken zij gebruik van het AB-vervoer. Voor mensen met een laag inkomen is 6 gulden voor een heen- en terugrit veel geld.

Behalve de populariteit van de *kabei boto* valt ook op dat veel organisaties -van sportverenigingen tot ouderenorganisaties- zelf busjes hebben waarmee zij handig en efficiënt het vervoer regelen. Neem de jongeren die lid zijn van Jong Bonaire. Met de schoolbus komen zij 's morgens naar de SGB, na school lopen zij naar Jong Bonaire. Voor jongeren die niet worden opgehaald heeft Jong Bonaire busjes waarmee zij thuis worden gebracht.

Ondanks het feit dat in de Eilandsverordening Autobusdiensten staat dat AB-vergunninghouders zich moeten houden aan vooraf vastgestelde trajecten en dienstregeling bestaat dit in de praktijk niet. De markt doet zijn werk; de chauffeurs rijden waar en wanneer er voldoende passagiers zijn te verwachten. Nieuwe chauffeurs denken in het begin nog wel eens aan vaste trajecten en een dienstregeling maar komen er meestal snel achter dat die manier van werken niet loont. Openbaar





vervoer is bedoeld als vervoer van veel mensen tegelijk. Op Bonaire zijn echter niet genoeg passagiers om rendabel volgens vaste trajecten en een dienstregeling te rijden.

Het AB-vervoer rijdt weliswaar geen vaste routes of volgens een dienstregeling maar is voor de mensen die bereid zijn er voor te betalen goed geregeld. Iedereen kent elkaar, ook chauffeurs en passagiers. Mensen die regelmatig van het openbaar vervoer gebruik maken hebben de telefoonnummers van bepaalde chauffeurs en weten wie wanneer waar rijdt. Enkele voorbeelden. Iemand woont in Rincon, werkt in Playa en heeft geen eigen vervoer. Wat er in de praktijk gebeurt is dat deze persoon een abonnement neemt bij een AB-chauffeur. Tot grote tevredenheid van de klant - die altijd op tijd op het werk is - en de chauffeur die daarmee gegarandeerde inkomsten heeft. Een ander voorbeeld is iemand die in Antriol woont en in Playa boodschappen wil doen. Deze persoon kan bij een bushalte in de buurt of langs een doorgaande weg gaan staan in de hoop dat er een AB-chauffeur langskomt. In dat geval kost de rit 2,50 gulden. Belt men naar een AB-chauffeur om thuis of in de buurt te worden opgehaald, dan kost de rit 2 gulden meer.

Opmerkelijk is dat er ook op het vliegveld een bushalte is. Dat betekent dat iemand die geen eigen vervoer heeft, niet wordt afgehaald en geen veel duurdere taxi wil nemen, met het openbaar vervoer naar huis kan. De Commissie Openbaar Vervoer pleit er voor om deze halte - gezien de gevoeligheden in het TX-vervoer - weg te halen.

Een groep die vaak geen eigen vervoer heeft zijn de (meestal Latijns-Amerikaanse) vrouwen die als hulp in de huishouding werken. In de praktijk is hun probleem niet zo groot. Sommige vrouwen worden door hun werkgever/geefster opgehaald en weggebracht. Voor anderen betaalt de werkgever/werkgeefster het vervoer van woonadres naar werkadres en weer terug.

Voor de (meestal Latijns-Amerikaanse) bouwvakkers regelt de aannemer bedrijfsvervoer van en naar de bouwplaats.

Hotels en andere werkgevers zorgen vaak voor het vervoer van medewerkers die geen eigen transport hebben. Daar zijn verschillende varianten in: vervoer met bedrijfsbusjes, afspraken met vaste AB-chauffeurs of het geven van een vergoeding aan de werknemers om het vervoer zelf te regelen.

Belangrijk is ook om te realiseren dat sommige situaties minder 'dramatisch' zijn dan het op het eerste gezicht lijkt. Neem het groepje wachtenden dat 's avonds laat bij Mentor staat en nog naar Rincon moet. In verschillende interviews is deze situatie naar voren gekomen. De werkelijkheid is minder zorgelijk. Deze mensen zijn daar afgezet en wachten op de AB-chauffeur die voor een werkgever medewerkers naar Rincon brengt. Hij neemt de wachtenden bij de halte mee.

Opleiding en werk

De achtergrond voor het SEI-project 'Opstart Voorzieningen Openbaar Vervoer' is dat de bevolking mobieler wil zijn, voor bijvoorbeeld werk en opleiding. De veronderstelling daarbij is, is dat het niet hebben van eigen vervoer een belemmering is om een opleiding te volgen of werk te vinden. Aan de hand van interviews is geprobeerd te achterhalen wat precies de problemen zijn. Daarbij is niet alleen gekeken naar vervoer ten behoeve van werk en opleiding, ook is onderzocht wat de vraag is naar openbaar vervoer bij enkele andere mogelijke doelgroepen.

Volwasseneneducatie





Bij FORMA, het instituut voor volwasseneneducatie volgen een kleine driehonderd mensen cursussen (zoals talencursussen), opleidingen en leerwerktrajecten. Vaak hebben zij geen eigen vervoer. Er zijn bijvoorbeeld opleidingen op Sbo niveau 1 en leerwerktrajecten voor laaggeschoolde vrouwen en mannen met een onderstanduitkering. Zij kunnen een opleiding volgen met behoud van hun onderstand. De jongeren die deelnemen aan het Traject Sociale Vormingsplicht ontvangen maandelijks maximaal 750 gulden (afhankelijk van de gezinssituatie). Deze toelage is o.a. bedoeld om het vervoer naar FORMA te bekostigen. Naast de toelage wordt de kinderopvang voor deze jongeren betaald. Gezien de gezinsomstandigheden en de vaste lasten van de deelnemers blijft er in de praktijk weinig geld over voor vervoer. Bij FORMA is niet bekend dat hun cursisten gebruik kunnen maken - en een aantal doet dat ook daadwerkelijk - van het reguliere schoolvervoer. Cursisten kunnen tegen betaling van 10 gulden per half jaar mee met een van de 3 grote of 8 kleine busjes die het schoolvervoer verzorgen. De post schoolvervoer op de begroting van SEK is hiervoor verhoogd. Daarnaast kunnen cursisten natuurlijk ook afspraken maken voor een 'abonnement' met een AB-chauffeur. Een probleem dat FORMA voorziet is het leerwerktraject dat begin 2010 start bij Mangazina di Rei in Rincon. Vanuit de SBO-opleiding AKA gaan vanaf februari 2010 17 à 20 jongeren vier dagen per week aan de slag in een leerwerktraject. Zij moeten om 8 uur 's morgens beginnen. Een suggestie van de opsteller van het rapport is dat het wellicht mogelijk is dat de schoolbussen die 's morgens leeg terug keren uit Playa richting Rincon deze jongeren kunnen meenemen. Voor het vervoer van Mangazina di Rei naar huis is gezien het tijdstip (tussen 17:00 en 18:00 uur) een andere oplossing nodig. Hiervoor zou FORMA centraal afspraken kunnen maken met enkele AB-chauffeurs.

Arbeidsbemiddeling

Per september 2009 stonden 291 werkzoekenden ingeschreven bij DEZA, afdeling Arbeidsbemiddeling. De grootste groep werkzoekenden heeft een baan maar is via DEZA op zoek naar ander werk. Geen baan hebben 119 mensen. Van deze groep zijn 25 mensen langdurig werkloos, dat wil zeggen langer dan 1 jaar. De andere groepen werklozen zijn in volgorde van grootte: mensen die zelf ontslag hebben genomen (21), remigranten (15), het arbeidscontract is afgelopen (13) en flexwerkers (12). De overige categorieën tellen tussen de 1 en 9 werklozen. Van de groep van 25 langdurig werklozen heeft 25% een onderstanduitkering. Via DEZA worden zij bemiddeld naar werk.

Van de in totaal 291 werkzoekenden zoeken 109 mensen met een laag opleidingsniveau een baan in de sector economisch – administratief - commercieel. De wijken waar de meeste werkzoekenden (meer dan 30) vandaan komen zijn Antriol (80), Rincon (53), Noord Saliña (38), Nikiboko (36) en Tera Kora (34).

Tegenover werkzoekenden staan vacatures. Bij DEZA zijn tot en met september 2009 363 banen (fte's) gemeld. Daarvan zijn 35 vervuld met werkzoekenden uit het bestand van DEZA. Het meeste werk is te vinden in de sector economisch – administratief - commercieel (95 fte waarvan 55 op laag opleidingsniveau). DEZA heeft hiervoor 18 werkzoekenden geplaatst. Banen in de bouw worden hebben worden voornamelijk opgevuld met mensen van buiten het eiland die voor de duur van het project een contract krijgen.

Voor dit rapport is het van belang in hoeverre vervoersproblemen een belemmering vormen om een baan te vinden. Van de 291 werkzoekenden hebben er 123 een rijbewijs. Ingeschreven jongeren onder de 18 jaar kunnen uiteraard nog geen rijbewijs hebben. De belangrijkste belemmering om een





baan te vinden is echter niet vervoer maar kinderopvang. Het probleem van de kinderopvang speelt vooral voor de groep van 25 langdurig werklozen. De meeste werkzoekenden regelen hun vervoer echter zelf; via familie, bekenden of door te liften. Een enkele keer komt voor dat een sollicitant geen vervoer heeft om naar een sollicitatiegesprek te gaan. In dat geval wordt de kandidaat in samenwerking met DEZA gebracht en gehaald.

Het beeld dat DEZA geeft wordt bevestigd door gesprekken met twee uitzendbureaus. Het niet hebben van eigen vervoer is soms een beperking, maar geen echte belemmering om werk te vinden.

SASO

SASO is de Sociale Dienst op Bonaire. SASO verzorgt de ouderentoeslag op de AOV-uitkering en de ziektekostenverzekering voor 1600 mensen die een PP-kaart hebben. De dienst is daarnaast verantwoordelijk voor de uitkering aan en de begeleiding van 300 onderstandgerechtigden. Deze groep bestaat voor een groot deel uit mensen die niet kunnen of niet meer hoeven werken: gehandicapten, blijvend arbeidsongeschikten en ouderen boven de 55 jaar die zijn vrijgesteld van de sollicitatieplicht. Van de mensen die kunnen werken staat een klein deel ingeschreven bij DEZA voor arbeidsbemiddeling, de anderen worden via leerwerktrajecten zoals bij FORMA voorbereid op de arbeidsmarkt.

Daarnaast signaleert SASO dat gezinnen die van een minimuminkomen moeten leven en geen eigen vervoer hebben, ook op andere tijdstippen behoefte hebben aan vervoer zoals 's avonds en in het weekend.

Mariadal

De Fundashon Mariadal verzorgt drie keer per etmaal het woon-werkverkeer voor medewerkers die geen eigen vervoer hebben. Daarvoor wordt een eigen bus gebruikt die wordt gereden door een logistiek medewerker. Voor het vervoer bij de wisseling van de avond- naar de nachtdienst, heeft Mariadal een afspraak met een AB-chauffeur.

Mariadal zorgt ook met eigen busjes voor het vervoer van ouderen die thuis wonen en een medische indicatie van hun huisarts hebben. Het gaat om een doelgroep van 150 ouderen, de kosten van dit vervoer worden gedragen door de BZV.

Ook mensen die hulp aan huis krijgen van wijkverpleging en thuiszorg (open bejaardenwerk) kunnen wanneer nodig vervoer krijgen met busjes van Mariadal.

TCB

Bonaire richt zich op de toerist die tijdens zijn vakantie geld heeft te besteden. De meeste toeristen boeken een pakket waarbij het vervoer -per taxi of huurauto- is inbegrepen. De meeste duikers maken gebruik van pick-ups waarmee zij hun duikuitrusting gemakkelijk kunnen vervoeren. Bovendien geeft de auto de gelegenheid om overall langs de kust de auto neer te zetten en te gaan duiken. Wat betreft de verblijfstoeristen is openbaar vervoer niet nodig. Ook bij een toename van het verblijfstoerisme als gevolg van de bouw van meer hotelkamers is er geen sprake van een vraag naar openbaar vervoer.

Wat betreft het vervoer van cruisetouristen zijn goede afspraken gemaakt. TCB onderscheidt drie categorieën van vervoer: TX, AB vervoer en vervoer door *auxilaries*. Er zijn duidelijke afspraken





gemaakt wie wanneer zijn diensten mag aanbieden. Afgelopen jaar bezochten 229.000 cruisetoeristen Bonaire, dit jaar is het aantal vrijwel hetzelfde. In het masterplan voor Bonaire wordt uitgegaan van een stijging tot 250.000 cruisetoeristen. De verwachting is dat met de huidige vervoersafspraken kan worden volstaan. Wel is meer behoefte aan diversificatie (in de vorm van andere soorten excursies).

TCB vraagt aandacht voor het vervoer van het personeel dat bij een uitbreiding van het aantal hotelkamers nodig zal zijn. Hiervoor is vooral laagopgeleid personeel nodig dat gezien het aanbod aan lokale arbeidskrachten voor een groot deel van buiten het eiland zal komen. Te verwachten is dat deze groep slechts beperkt over eigen vervoer zal beschikken.

Samenvatting doelgroepen en hun behoefte aan openbaar vervoer

In deze paragraaf worden de mogelijke doelgroepen en hun eventuele behoefte aan openbaar vervoer samengevat:

- Scholieren: voor hen is er schoolvervoer
- Ouderen met een door de huisarts verstrekte indicatie: vervoer wordt geregeld door de Fundashon Mariadal en gefinancierd door de BZV.
- Cursisten Forma: een deel van de cursisten heeft behoefte aan openbaar vervoer. Dat kan door gebruik te maken van het schoolvervoer of maatwerkafspraken te maken met AB-chauffeurs.
- Arbeidsbemiddeling: nauwelijks vraag naar openbaar vervoer, DEZA levert bij sollicitatiegesprekken maatwerk.
- Toeristen: Bonaire richt zich op de welgestelde toerist die gebruik maakt van huurauto of taxi. Geen vraag naar openbaar vervoer.
- Automobilisten: het autobezit op Bonaire is met 9000 auto's zeer hoog, er is geen reden voor automobilisten om de auto te laten staan en het openbaar vervoer te nemen. Geen vraag naar openbaar vervoer.
- Woon- werkverkeer: de meeste werkgevers (klein en groot) organiseren het vervoer van hun medewerkers zonder eigen vervoer. Dat doen ze op verschillende manieren: met eigen bedrijfsvervoer, door afspraken te maken met AB-chauffeurs of door hun medewerkers een financiële vergoeding te geven om zelf hun vervoer te regelen. Er is in de doelgroep woon-werkverkeer een vraag naar openbaar vervoer maar die wordt op bovengenoemde manier voor een groot deel afgedekt. De wens van sommige werkgevers naar regulier openbaar vervoer wordt vooral ingegeven door de gedachte dat zij dan geen of veel minder kosten hebben aan het woon-werkverkeer van hun medewerkers.
- De Fesbo (overkoepelende organisatie van buurtcentra) signaleert geen vraag naar openbaar vervoer. Organisaties zoals bijvoorbeeld Jeugdhuis Jong Bonaire, Plataforma Rincon, clubs voor ouderen en sportverenigingen zorgen vaak met eigen busjes voor vervoer.
- Recreatief gebruik zoals voor winkelen in Playa. Daar is onder mensen zonder auto een beperkte vraag naar openbaar vervoer. Deze kan worden afgedekt door gebruik te maken van een AB-busje.

Kijkend naar de bevolkingsomvang van Bonaire en de analyse van de doelgroepen is de conclusie dat er slechts een zeer beperkte vraag is naar openbaar vervoer. Op dit moment wordt in die vraag voorzien door het huidige AB-vervoer.





5. Openbaar vervoer in Nederland

In het kader van het staatkundig hervormingsproces wordt Bonaire op 10-10-10 als openbaar lichaam een deel van Nederland. Om het openbaar vervoer op Bonaire in perspectief te kunnen plaatsen, wordt in dit hoofdstuk een korte uitleg gegeven hoe het openbaar vervoer in Nederland is geregeld.

Geschiedenis

In Nederland was voor 1926 bijna geen regelgeving voor het busvervoer buiten de grote en kleine steden. Iedereen kon een bus(je) kopen om een lijndienst te beginnen. Zo ontstonden er veel kleine particuliere busbedrijven die de stoomtrams en elkaar beconcurrerden. De busmaatschappij had wel een standplaatsvergunning nodig van de gemeente waar de buslijn begon en eindigde. De betrouwbaarheid van de busbedrijven was niet groot. Een net opgerichte buslijn kon een week later alweer opgeheven zijn omdat het voor de buseigenaar winstgevender was om ergens anders te rijden. Dit was de periode van de 'wilde bussen'; die eindigde in 1938 toen de busmaatschappijen een vergunning nodig hadden van de rijksoverheid. De overheid kon via subsidiering ook eisen stellen aan de busbedrijven.

Financiering

Openbaar vervoer wordt in Nederland gesubsidieerd. Openbaar vervoer is massatransport, vervoer van grote aantallen mensen. Die grote aantallen zijn echter vooral in en rondom steden te vinden. Zonder een forse subsidiering door de overheid zouden grote delen van het land geen openbaar vervoer hebben. Verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Nederland zijn 18 decentrale overheden, de zogenaamde OV-autoriteiten. Zij hebben het recht hebben om concessies (vergunningen) aan personenvervoerders in het stads- en streekvervoer te verlenen. De OV-autoriteiten ontvangen jaarlijks van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een rijksbijdrage voor de exploitatie van het openbaar vervoer in hun gebied. De laatste jaren is fors bezuinigd op de rijksbijdrage, daardoor zijn vervoerbedrijven gedwongen om efficiënter te gaan werken.

Behalve de rijksbijdrage voor het 'gewone' openbaar vervoer wordt ook het openbaar vervoer van gehandicapten en ouderen (met een indicatie) gesubsidieerd. Dit gebeurt op basis van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning. Sommige gemeenten hebben in het kader van hun ouderenbeleid regelingen waarbij ouderen op bepaalde tijdstippen van de dag (bijna) gratis kunnen reizen. De bedoeling daarvan is het bevorderen van maatschappelijke participatie en het tegengaan van sociaal isolement.

Soorten openbaar vervoer

Nederland kent verschillende vormen van openbaar vervoer: trein, metro, tram en bus. Dit is allemaal vervoer volgens een vaste route en een dienstregeling. De lijndiensten volgen een vaste dienstregeling of er nu veel of weinig passagiers opstappen. Naast het lijndienstvervoer kent Nederland ook openbaar vervoer *zonder* vaste route of dienstregeling; dit wordt vraagafhankelijk vervoer genoemd. De chauffeur past zich aan aan de vraag naar vervoer, hij rijdt op die plaatsen en op die tijdstippen wanneer er voldoende passagiers zijn. Het vraagafhankelijk vervoer staat tussen de





reguliere busverbinding en de gewone taxi in, door subsidiering zijn de tarieven laag. Voor dit type vervoer zijn verschillende benamingen zoals Regiotaxi en Vervoer op Maat.

Een passagier die in Nederland gebruik wil maken van vraagafhankelijk vervoer hoeft niet meer naar een halte te lopen maar kan tot bijvoorbeeld tot één uur van te voren een rit boeken bij een centrale meldkamer. Planningsmedewerkers voeren de ritten in in een computer die vervolgens de meeste efficiënte route bepaalt. De chauffeur haalt de passagier thuis op en brengt hem of haar naar de plaats van bestemming. Onderweg worden andere passagiers in de buurt opgehaald en weggebracht. Zij betalen voor dit deur-to-deur vervoer hetzelfde tarief als voor het 'gewone' openbaar vervoer, soms met een kleine opslag. Ouderen boven de 65 jaar betalen een gereduceerd tarief. Tot een paar jaar geleden was het vraagafhankelijk vervoer alleen bestemd voor gehandicapten en voor ouderen met een medische of sociale indicatie, tegenwoordig mag iedereen er gebruik van maken.

Het busvervoer volgens een vaste route en dienstregeling is geschikt voor het vervoer van veel passagiers. Vraagafhankelijk vervoer is juist een zeer geschikte vorm van vervoer wanneer er te weinig aanbod van passagiers is. Dat is bijvoorbeeld het geval in landelijke gebieden of in buitenwijken van steden. Een buslijn heeft dan te weinig passagiers om rendabel te zijn, in openbaar vervoer jargon wordt dan gezegd dat de bus het grootste deel van de dienst 'lucht' vervoert. De kosten voor de exploitatie van de lijndienst staan dan in geen verhouding meer tot de inkomsten, ook met subsidie blijft de lijn onrendabel. In Nederland zijn de laatste jaren veel onrendabele buslijnen vervangen door de Regiotaxi.

Gebruik van openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer wordt uitgedrukt in de *modal split*. Dit geeft aan van welk vervoermiddel men gebruikt maakt bij verplaatsingen: auto, autopassagier, openbaar vervoer, brommer, fiets, lopen. Enkele cijfers voor Nederland als geheel. Kijkend naar totaal aantal reizigerskilometers wordt 75.8% met de auto afgelegd en 10.9% met het openbaar vervoer. Van die 10.9% neemt de trein meer dan de helft voor zijn rekening. Behalve het aantal reizigerskilometers kun je ook kijken naar het aantal verplaatsingen per persoon per dag. Dan neemt 3% (!) van het aantal mensen dat op een dag reist metro, tram, bus of vraagafhankelijk vervoer.

In Nederland worden gebieden met tussen de 500 tot 1000 adressen per km² 'weinig stedelijk' genoemd, gebieden met minder dan 500 adressen per km² 'niet-stedelijk'. Beide categorieën worden ook wel als het platteland aangeduid. Op het platteland is er weinig economisch draagvlak voor goed openbaar vervoer, er wonen niet genoeg potentiële reizigers. Op het platteland is de auto heer en meester, het autobezit bedraagt 87%. Er zijn bijna geen buslijnen meer die volgens een vaste dienstregeling rijden, in de avonduren en weekenden al helemaal niet. De belangrijkste vorm van openbaar vervoer op het platteland is het vraagafhankelijk vervoer (Regiotaxi). Mensen die geen auto tot hun beschikking hebben zijn afhankelijk van familie en vrienden, de buurtbus (gereden door vrijwilligers) of het vraagafhankelijk vervoer.

Snelheid

Een zeer belangrijke manier om de exploitatiekosten van buslijnen te verminderen is het verhogen van de snelheid waarmee het traject wordt afgelegd. Snelheidsbevorderende maatregelen zijn het schrappen of samenvoegen van haltes en het aanleggen van aparte busbanen. In Nederland is de





halteafstand voor bussen ongeveer 400 meter, dat betekent dat een passagier maximaal 400 meter moet lopen om van de voordeur naar een halte te komen. Daarbij wordt uitgegaan van een goede infrastructuur; verharde wegen en trottoirs.





6. Beoordeling van het openbaar vervoer op Bonaire

Het SEI project heet 'Opstart Voorzieningen Openbaar Vervoer'. Als globale doelstelling is geformuleerd dat het doel is 'om te komen tot een vorm van geregeld (openbaar) vervoer met een te bepalen capaciteit en frequentie om geregelde verbindingen tussen bepaalde plaatsen te creëren'. Duidelijk is dat openbaar vervoer hierbij is gedefinieerd als 'lijndienstvervoer'. Inmiddels is in het vorige hoofdstuk aan de orde gekomen dat er nog een andere belangrijke vorm van openbaar vervoer bestaat; namelijk het vraagafhankelijke vervoer. Dit is maatwerk-vervoer geschikt voor gebieden en op tijdstippen met slechts een beperkte vraag naar openbaar vervoer. In dit hoofdstuk wordt de situatie wat betreft het openbaar vervoer op Bonaire beoordeeld: wat gaat goed, wat is te verbeteren en dekt het aanbod de vraag.

Positieve aspecten

Om een beoordeling van het openbaar vervoer in perspectief te kunnen plaatsen, is het van belang om voor ogen te houden dat Bonaire - naar Nederlandse maatstaven - een echt plattelandsgebied is. In het vorige hoofdstuk is aan de orde gekomen wat de belangrijkste kenmerken zijn van een plattelandsgebied in Nederland : het autobezit is zeer hoog en er zijn nauwelijks buslijnen die volgens een vaste route en frequentie rijden. Mensen die geen auto tot hun beschikking hebben zijn afhankelijk van familie en vrienden, de door vrijwilligers gereden buurtbus of het vraagafhankelijk vervoer. De belangrijkste conclusie van het onderzoek naar het openbaar vervoer op Bonaire is dat het eiland een redelijk goed functionerend systeem van openbaar vervoer blijkt te hebben. Het huidige AB-vervoer dekt de (beperkte) vraag naar openbaar vervoer. Er zijn zeker verbeteringen mogelijk en wenselijk maar de algemene beoordeling is positief. De volgende positieve aspecten zijn te noemen.

Organisatie

AB-chauffeurs hebben zonder enige bemoeienis van de overheid op een creatieve manier een systeem ontwikkeld dat, gezien de beperkte vraag naar openbaar vervoer, precies het systeem is dat passend is voor een eiland als Bonaire: vraagafhankelijk vervoer. Met een typisch Bonairiaanse *touch*: de chauffeur en passagiers vinden elkaar onderling zonder veel moeite omdat iedereen elkaar kent. De ene passagier maakt incidenteel gebruik van de diensten van de AB-chauffeur, de ander bijna dagelijks heeft zelfs een soort abonnement bij de 'eigen' chauffeur. Soms wordt men thuis opgehaald, soms loopt men naar een centrale plek in de buurt of bushalte waar zich meer passagiers hebben verzameld. Het openbaar vervoer is vooral een aangelegenheid tussen Bonairianen onderling. De vraag die de opsteller van het rapport wel heeft is of bijvoorbeeld Latino's net zo gemakkelijk gebruik weten te maken van het openbaar vervoer.

Gemeenschapszin

Voor de AB-chauffeurs die tijdens een rit zoveel mogelijk passagiers in de bus willen hebben is het soms vervelend dat veel mensen liever liften of met bekenden afspreken om mee te rijden dan dat ze betalen voor een ritje. Van de 10 wachtenden bij de halte stappen er maar drie in het AB-busje. De rest wacht op iemand anders die ze meeneemt. Het gaat overigens niet alleen om het gewone liften dat wil zeggen de hand opsteken en hopen dat iemand je meeneemt. Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat een eveneens een regelmatig voorkomend gebruik is dat autobezitters bekenden





tegen een kleine vergoeding mee nemen, zeg maar betaald liften. Je kunt naar het verschijnsel liften kijken als een noodzakelijk kwaad omdat er niet voldoende (betaalbaar) openbaar vervoer is. Er is zit echter ook een andere juist positieve kant aan. De *kabei boto* - al dan niet tegen een kleine vergoeding - staat voor een diep in de lokale cultuur verankerde waarde van solidariteit, gemeenschapszin, het elkaar helpen wanneer dat nodig is. Daarmee is zeker niet gezegd dat liften een alternatief is voor openbaar vervoer, wel dat daarmee de toch al beperkte vraag naar openbaar vervoer nog verder wordt beperkt.

Besloten vervoer

Een ander positief aspect is dat Bonaire behalve vraagafhankelijk openbaar vervoer voor iedereen ook besloten vervoer kent voor twee belangrijk doelgroepen: scholieren en zorgbehoeftige ouderen. Dit vervoer wordt 'besloten' genoemd omdat niet iedereen mee kan, je moet 'lid' zijn. Bij het schoolvervoer mogen alleen leerlingen met toestemming van SEK met de schoolbus reizen. Het schoolvervoer kost de eilandelijke overheid 180.000 gulden per jaar. Van het door Fundashon Mariadal uitgevoerde bejaardenvervoer mogen alleen mensen met een indicatie van de huisarts gebruik maken. De ziektekostenverzekering (BZV) dekt de kosten van het vervoer van deze doelgroep (150 mensen). Overigens is in sommige gesprekken geopperd om het besloten schoolvervoer openbaar te maken. Dan kunnen ook 'gewone' passagiers mee. Geadviseerd wordt om dat niet te doen; *never change a winning team*. De combinatie van een bus met rumoerige schoolkinderen en 'gewone' passagiers is meestal geen succes.

Een informele manier van besloten vervoer zijn verder de vele maatschappelijke organisaties en instellingen die met eigen busjes het vervoer van hun 'leden' verzorgen. Voorts zorgen werkgevers vaak voor het woon-werkverkeer van de medewerkers die geen eigen vervoer hebben. Met eigen busjes of door met AB-chauffeurs afspraken te maken om hun medewerkers te vervoeren.

Knelpunten

Ook al heeft Bonaire een redelijk goed functionerend systeem van vraagafhankelijk openbaar vervoer, dit betekent niet dat er geen problemen zijn of bepaalde zaken niet verbeterd kunnen worden. In het onderzoek zijn de volgende knelpunten en mogelijke oplossingen naar voren gekomen.

Regelgeving en handhaving

De verordening die het AB-vervoer regelt is verouderd maar stelt wel een aantal eisen aan bijvoorbeeld het verlenen en intrekken van vergunningen. Ook de rol van de Commissie Openbaar Vervoer is in de verordening vastgelegd. Er is echter een grote discrepantie ontstaan tussen theorie en praktijk. Dat komt voor een deel omdat de verordening uit 1961 stamt. Zo staat in de verordening dat autobusdiensten volgens vaste trajecten en een dienstregeling moeten rijden. Een nieuwe chauffeur probeert aanvankelijk zo te werken maar komt er snel achter dat dit niet rendabel is omdat er gewoonweg te weinig passagiers zijn. De verordening moet in op dat opzicht zeker worden gemoderniseerd. Het echte probleem is dat de overheid als het gaat om vergunningverlening en de handhaving van de eisen zich niet aan de eigen verordening houdt. De Commissie Openbaar Vervoer is daardoor meer een administratief orgaan geworden en niet de handhavende instantie zoals beoogd in de verordening.





Tarieven

Het openbaar vervoer op Bonaire wordt niet gesubsidieerd, de tarieven liggen hoog. Een gemiddelde ritprijs van 3 gulden is voor iemand met een laag inkomen een groot bedrag. De tarieven op Bonaire zijn vergeleken met Curaçao waar een rit met een klein busje tussen de 1,50 en 2,50 kost hoog. Dat heeft alles te maken met volume. Op het drukke Curaçao (140.000 inwoners exclusief naar schatting 50.000 illegalen) zijn veel meer passagiers op een route te vinden dan op Bonaire. Een oplossing is dat de overheid de tarieven in het AB-vervoer gaat subsidiëren.

Cruiseschiplagen

De meeste AB-chauffeurs zijn op cruiseschiplagen ook actief in het vervoer van cruisepassagiers. Dat betekent dat zij naast hun contractuele verplichtingen - zoals het schoolvervoer - weinig gelegenheid hebben om ook nog lokale passagiers te vervoeren. Het vervoer op cruiseschiplagen is voor de cruisetoeristen nu redelijk goed geregeld. Groot probleem is wel dat verblijfstoeristen en inwoners die dagen nauwelijks nog vervoer kunnen krijgen. Een vergelijking kan behulpzaam zijn om aan te geven wat er op cruiseschiplagen op Bonaire gebeurt. Wanneer er 3000 cruisetoeristen zijn, neemt de bevolking op Bonaire voor een dag toe met 23% toe. Op dagen met twee schepen neemt de bevolking zelfs met tenminste 40% toe. Het hoeft geen verbazing te geven dat deze aantallen de lokale vervoerssituatie ontwrichten. Het is er mee te vergelijken wanneer op Curaçao (140.000 inwoners) op cruiseschiplagen er tussen de 32.000 en 56.000 extra mensen op het eiland aanwezig zouden zijn.

Bushaltes

De ligging van de huidige bushaltes - van belang als *meetingpoint* voor chauffeurs en passagiers - dateert van ongeveer 15 jaar geleden, de locatie is vaak niet logisch meer. Bovendien liggen de bushaltes die er nu zijn bovendien maar aan één kant van de weg wat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Een nieuw opgezet logisch systeem van bushaltes - o.a. in iedere wijk een halte op een centraal punt om op - en uit te stappen is gewenst.

Bekendheid openbaar vervoer

Het is niet algemeen bekend hoe het openbaar vervoer werkt en welke (informele) afspraken er worden gehanteerd. Wie zijn de AB-chauffeurs, hoe zijn ze bereiken, waar rijden ze? Bij het vervoer gaat het soms om het bekendmaken van simpele regels; dat de passagier meteen na het instappen én met gepast geld moet betalen (dus geen briefjes van honderd gulden en zeggen dat er later betaald zal worden). Het is wenselijk om het openbaar vervoer met betere informatie en een communicatiecampagne onder de aandacht te brengen.

Overig

Tijdens het onderzoek zijn enkele vragen naar voren gekomen die belangrijk genoeg zijn om bij de beoordeling van het openbaar vervoer nader op in te gaan. Het gaat om de volgende onderwerpen: de parkeerproblemen in Playa, rijden met een vaste frequentie en de gevolgen voor het openbaar vervoer van de groei van de bevolking.

Parkeerproblemen Playa

Is openbaar vervoer een alternatief voor de parkeerproblemen in Playa? In verschillende interviews is geopperd dat mensen die naar Playa willen (voor werk, boodschappen of een hapje eten) in plaats van hun eigen auto gebruik moeten gaan maken van het openbaar vervoer. Ook is het idee genoemd om buiten het centrum parkeerplaatsen aan te leggen en de mensen met busjes in het centrum af te





zetten. Het antwoord op de vraag of openbaar vervoer een alternatief is voor de parkeerproblemen in Playa moet negatief worden beantwoord. Talloze onderzoeken en experimenten in Nederland en andere landen laten zien dat mensen pas bereid zijn om het openbaar vervoer te nemen wanneer dat veiliger, sneller en comfortabeler is dan hun eigen auto. Bovendien moet de bus dan bovendien iedere 10 minuten langs komen en geen minuut te laat of te vroeg vertrekken. In Nederland geven overheden tientallen miljoenen uit om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en het autogebruik te ontmoedigen. Toch zorgen deze maatregelen nauwelijks voor meer reizigers. Zelfs wanneer het openbaar vervoer (bijna) gratis is, neemt men liever de eigen auto.

Bonaire is een van de minst bevolkte eilanden in het Caribisch gebied. Het grootste deel van het jaar lopen de temperaturen overdag op tot boven de dertig graden, de kwaliteit van het wegennet is slecht. Het is een illusie om te veronderstellen dat het openbaar vervoer een serieus alternatief is voor de verkeersdrukke en parkeerproblemen in Playa. De parkeerproblemen in Playa worden niet opgelost met openbaar vervoer maar met infrastructurele en verkeersregulerende maatregelen.

Rijden met een vaste frequentie

Kunnen we op Bonaire niet, net als in Nederland, een bus krijgen die ieder kwartier, half uur of uur rijdt? Gaan mensen dan niet meer gebruik maken van het openbaar vervoer? Die vraag - met daarbij de verwijzing naar de Nederlandse situatie- is regelmatig gesteld. Van belang is om op te merken dat de referentie van de geïnterviewden meer een stedelijke omgeving is dan het platteland. Zoals in het vorige hoofdstuk uitgelegd, is Bonaire wat betreft de vervoerssituatie niet te vergelijken met een stedelijk gebied maar met gebieden die in Nederland als platteland worden aangeduid. De realiteit is dat het aantal inwoners van Bonaire te klein is voor regulier openbaar vervoer dwz buslijnen die volgens een vaste route een vaste frequentie rijden. Er zijn te weinig potentiële passagiers. Daarin is Bonaire overigens niet uniek. Ook andere eilanden in het Caribisch gebied met een vergelijkbaar klein aantal inwoners zoals Anguilla en Nevis hebben om die reden geen reguliere openbaar vervoer. Maar er zijn nog meer belemmeringen. Rijden volgens een vaste frequentie vraagt van de chauffeur –zeker bij een 30 Of 60 minuten frequentie- een uiterste stiptheid. Dat betekent niet te laat maar ook niet te vroeg vertrekken. Zelfs in Nederland - met een cultuur waar afspraak ook afspraak is- is die stiptheid in het rijgedrag van chauffeurs al lastig voor elkaar te krijgen. Wat zal op Bonaire een wachtende bij de halte doen waar de bus niet op tijd langs komt? Die stapt in bij de eerste bekende die met de auto passeert. Een probleem is ook dat de meeste mensen van de halte naar hun bestemming nog een groot stuk moeten lopen. Wie vlakbij een van de bushaltes op de Kaya Korona woont, heeft geluk. Die hoeft niet met een grote tas met boodschappen naar huis in Antriol te lopen. Of 's avonds in het donker over een onverharde weg zonder straatverlichting nog 600 meter alleen naar huis.

Bevolkingsgroei

Wat zijn de gevolgen voor het openbaar vervoer wanneer Bonaire zich economisch verder gaat ontwikkelen? Stel dat het eiland over 15 jaar 25.000 inwoners heeft, hoe ziet het openbaar vervoer er dan uit. Het antwoord op die vraag is dat het vraagafhankelijke vervoer - het huidige systeem van AB-vervoer met een aantal verbeteringen - ook bij 25.000 inwoners nog steeds de meest efficiënte vorm van vervoer zal zijn.





Conclusie

Uit de beoordeling van de het openbaar vervoer op Bonaire kunnen samenvattend de volgende conclusies worden getrokken. Bonaire heeft een redelijk goed functionerend systeem van vraagafhankelijk openbaar vervoer dat wordt verzorgd door AB-busjes. Qua type vervoer is het vraagafhankelijk vervoer zeer passend voor Bonaire. De rol van de overheid is behalve bij de vergunningverlening en de vaststelling van de tarieven zeer beperkt. Er vindt geen subsidiëring van tarieven plaats, daarom liggen de ritprijzen - voor mensen met een minimuminkomen - relatief hoog. Het huidige AB-vervoer biedt - met een aantal verbeteringen - meer dan voldoende mogelijkheden om nog jarenlang aan de behoefte aan openbaar vervoer te voldoen.





7. Scenario's voor openbaar vervoer op Bonaire

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat het openbaar vervoer op Bonaire, zoals dat door de AB-chauffeurs wordt verzorgd, redelijk goed is georganiseerd. Dat neemt niet weg dat er verbeteringen zijn te realiseren. Hiervoor is in het kader van het SEI-project eenmalig geld beschikbaar. In dit hoofdstuk worden twee scenario's voor verbetering van het huidige AB-vervoer geschetst, het eerste scenario bevat eenmalige verbeteringen, het tweede is een mix van eenmalige en structurele verbeteringen. Tenslotte wordt er ook nog een zeer vergaand derde scenario geschetst, maar dat is meer bedoeld om een beeld te geven van een volledig andere opzet van het openbaar vervoer.

Voor het openbaar vervoer op Bonaire zijn drie uiteenlopende scenario's te schetsen.

Scenario 1: Eenmalige verbeteringen

Dit scenario gaat er van uit dat de overheid geen structurele middelen voor het openbaar vervoer beschikbaar heeft. Er is alleen geld voor eenmalige verbeteringen. Daarnaast worden in dit scenario op het terrein van regelgeving en organisatie (grote) stappen vooruit gezet. De eenmalige verbeteringen zijn de volgende:

Modernisering huidige Eilandsverordening Autobusdiensten

De eilandsverordening die het AB-vervoer regelt (1961) wordt aangepast. Er ligt sinds 2001 een concept voor een nieuwe Eilandsverordening Personenvervoer waarbij zowel AB- als TX vervoer wordt geregeld. Bekeken moet worden in hoeverre dit concept nog voldoet of dat een geheel nieuwe verordening of verordeningen moeten worden opgesteld.

Handhaven regelgeving

Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat er een (grote) discrepantie is ontstaan tussen de theorie van de regelgeving en de praktijk op straat. Van belang is om te inventariseren wat op dit moment de feitelijke situatie wat betreft het aanbod van vervoer is. Zo is het bijvoorbeeld voor de beschikbaarheid van openbaar vervoer van belang om te weten hoeveel tijd een AB-chauffeur beschikbaar heeft voor dit werk. Is dat 60, 80 of misschien zelfs 100%. En op welke tijdstippen rijden de meeste chauffeurs. Het antwoord op die vragen moet duidelijkheid geven of er voldoende aanbod dwz voldoende AB-chauffeurs zijn. Er worden in de vergunningverlening slechts een beperkt aantal eisen aan chauffeurs gesteld. Uitgangspunt is dat deze eisen in het kader van de verbetering van het aanbod aan openbaar vervoer in het vervolg gehandhaafd zullen worden. Niet dat de ene chauffeur wel aan de eisen voldoet, en de ander niet. Consequente handhaving zal zorgen voor een *level playing field*, voor gelijke kansen voor de huidige chauffeurs en iedereen die overweegt om chauffeur te worden. Wanneer een chauffeur eventueel niet aan de vergunningseisen voldoet, dan zullen in overleg afspraken worden gemaakt over de termijn waarop dat wel mogelijk is. Duidelijk is dat politieke steun voor dit deel van het verbetertraject onmisbaar is.

Verbeteren organisatie

Het functioneren van de Commissie Openbaar Vervoer is voor verbetering vatbaar. Er zijn twee mogelijkheden: of de COV serieus nemen of de COV opheffen. In het laatste geval kunnen de huidige





taken van de COV bij DEZA worden gelegd. Wel is het gewenst om op basis van een functieanalyse de taken en verantwoordelijkheden ten aanzien van het AB-vervoer en het TX-vervoer te scheiden (vaststellen beleid en uitgeven vergunningen tegenover handhaving en controle). De verdeling van taken en verantwoordelijkheden hoeft niet perse binnen DEZA maar kan ook tussen DEZA en een andere dienst.

Optimaliseren bushaltes

De beschikbaarheid van SEI-middelen biedt de mogelijkheid om nieuwe bushaltes te plaatsen en bestaande bushaltes te renoveren. Daarnaast kan wellicht een parkeerhaven aangelegd worden. Op korte termijn moet hiervoor door DROB, AB-chauffeurs en COV een plan worden opgesteld. DROB stelt hiervoor een kostenraming op.

Communicatiecampagne Openbaar Vervoer

De bekendheid van het openbaar vervoer op Bonaire wordt verbeterd. De optimalisatie van de bushaltes is een goede gelegenheid om het openbaar onder een breder publiek bekend te maken. Te denken valt aan bijvoorbeeld een folder in het Papiaments, Spaans en Nederlands met informatie hoe het openbaar werkt en wat de spelregels zijn, wie de AB-chauffeurs zijn en hoe ze bereikbaar zijn, een plattegrond met een overzicht van haltes enz. Deze reizigersinformatie komt ook in een informatiepaneel in de abri's te hangen. Deze communicatiemiddelen komen ten laste van het SEI-budget.

Experiment Rincon - Playa: busje met vaste frequentie

Behalve bovengenoemde vijf verbeteringen wordt in dit scenario op expliciet verzoek van verantwoordelijk gedeputeerde P. Cicilia ook een experiment gedaan met vaste vertrektijden van Rincon naar Playa en weer terug. Het gaat daarbij niet zozeer om woon-werkverkeer maar om vervoer voor recreatieve doeleinden zoals bijvoorbeeld winkelen in Playa. In een experiment zal worden onderzocht of er op de verbinding Rincon-Playa behoefte is aan een vaste verbinding bijv. iedere werkdag vier keer heen en vier keer terug en op zaterdag twee keer heen en twee keer terug. Om er voor te zorgen dat een AB-busje inderdaad op een vaste tijd vertrekt - ook al zitten er geen passagiers in- zal de overheid een financiële garantie moeten geven voor een minimum aantal betaalde plaatsen. In overleg met de AB-chauffeurs zal dit experiment de komende tijd verder worden uitgewerkt. De bedoeling is dat de overheid bij enkele chauffeurs een soort abonnement neemt. Voorwaarde is wel dat de betrokken chauffeurs voor deze ritten een rittenadministratie voeren. Aan de hand van steekproeven worden controles uitgevoerd. Financiering vindt eenmalig plaats uit de SEI-middelen. Belangrijk om vooraf te zeggen is dat ook al is de proef een succes, dat dit geen garantie betekent op voortzetting. Dat kan alleen wanneer in de eilandbegroting de komende jaren structureel voldoende middelen worden vrijgemaakt. Een alternatief is om bij vergunningverlening aan AB-chauffeurs in de toekomst afspraken te maken over in ieder geval verplicht rijden op dit traject.

Samenvatting scenario 1

Het huidige vervoerssysteem - vraagafhankelijk en niet-gesubsidieerd - blijft gehandhaafd. Er wordt zo spoedig mogelijk een aantal eenmalige verbeteringen gerealiseerd ten laste van het SEI-budget. Voordeel is dat regelgeving, organisatie, bushaltes en bekendheid van het openbaar vervoer verbeteren. Tevens moet een experiment met vaste frequenties inzicht geven of er voldoende vraag is voor een financieel haalbare vaste verbinding tussen Rincon en Playa. Nadeel is dat de tarieven die





passagiers moeten betalen hoog blijven. Voorwaarde voor het handhaven van de regelgeving is politieke steun.

Scenario 2 : Mix van eenmalige en structurele verbeteringen

Het tweede scenario bestaat naast de eenmalige verbeteringen en het experiment uit het eerste scenario ook uit het aanpakken van het grootste structurele probleem: de hoge prijs van het openbaar vervoer. Zolang die prijs zo hoog blijft zal een groot deel van de bevolking die wel behoefte heeft aan openbaar vervoer, maar die niet kan betalen zijn vervoersvraag buiten het reguliere aanbod regelen. Uitgangspunt in dit scenario is dat het eilandgebied geen ruimte op de begroting heeft om het openbaar vervoer structureel te financieren. Daarom zal de Bonairiaanse overheid na opname in het Nederlandse staatsverband een voorstel voorleggen aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een structurele rijksbijdrage voor de exploitatie van het vraagafhankelijk openbaar vervoer.

Duidelijk is dat subsidie meer regulering en overheidsbemoeienis voor de sector betekent. Nu is de uitvoering van het openbaar vervoer informeel geregeld tussen chauffeur en passagier. Bij subsidiering zal dat veranderen. De overheid wil weten hoeveel passagiers worden vervoerd en hoeveel buskaartjes er worden verkocht. Informatie die nu niet bekend is. Een voorbeeld om een idee te geven welke kosten eventueel met subsidiering zijn gemoeid. Eerst zullen de in 1996 voor het laatst vastgestelde tarieven herzien moeten worden. Stel dat na herziening de gemiddelde ritprijs op 4,50 gulden uitkomt en de overheid bereid is daar 3 gulden van te subsidiëren. De gemiddelde prijs die de passagier dan betaalt voor een rit is 1,50 gulden. Stel dat er jaarlijks 500 ritten per dag worden gemaakt met het openbaar vervoer, dan is 550.000 gulden per jaar nodig als exploitatiesubsidie. Daarnaast is er ook personeel en automatisering nodig voor administratieve en controle werkzaamheden.

Samenvatting scenario 2

Het huidige vraagafhankelijke vervoer systeem blijft gehandhaafd. Zo spoedig mogelijk worden zes eenmalige verbeteringen (regelgeving, handhaving, organisatie, bushaltes, bekendheid, experiment) gerealiseerd. Daarnaast wordt het belangrijkste structurele probleem, de hoge tarieven, aangepakt met een jaarlijkse rijksbijdrage in de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. De eenmalige verbeteringen en de voorbereidingen voor gesubsidieerd openbaar vervoer komen ten laste van het SEI-budget. De jaarlijkse rijksbijdrage komt ten laste van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorwaarde voor het handhaven van de regelgeving en de introductie van een fraudebestendig systeem van kaartverkoop en subsidiering is politieke steun.

Scenario 3: Overheidsbedrijf

Het laatste scenario is zeer vergaand en niet erg realistisch maar wordt toch genoemd om een beeld te krijgen van een totaal andere opzet van het openbaar vervoer zoals als in een stad als Dordrecht. In dit scenario verdwijnt het huidige vraagafhankelijke vervoer en wordt als alternatief een dienstregelingsgestuurd systeem geïntroduceerd. Er komen buslijnen die van 6 uur 's ochtends tot 22 uur 's avonds op een vaste route en vaste tijdstippen zullen rijden. De maximale halteafstand is in de bebouwde kom maximaal 300 meter. Die halteafstand houdt rekening met omstandigheden op Bonaire: buiten het centrum zijn nauwelijks trottoirs en straatverlichting. Dit buslijnnet veronderstelt een aanzienlijke financiële investering in de kwaliteit van het wegennet. Dit buslijnnet zal gezien het geringe aantal inwoners op Bonaire zeer onrendabel zijn, tijdens het





grootste deel van de 16-urige exploitatie wordt 'lucht' vervoerd. De lage kostendekkingsgraad betekent dat er geen marktpartijen zullen zijn die dit buslijnnennet willen exploiteren. Het ligt dan in de rede dat hiervoor een overheidsdienst wordt gecreëerd (vergelijkbaar met het ABC-busbedrijf op Curaçao). De introductie van een dergelijk buslijnnennet betekent het einde voor het grootste deel van het huidige AB-vervoer. Wellicht dat een deel van de AB-chauffeurs in dienst kan komen van het overheidsbedrijf. Zij moeten dan wel voldoen aan de geschiktheideisen. Daarnaast zal aan de AB-chauffeurs eenmalig compensatie moeten worden geboden voor de investeringen die zij gedaan hebben in hun voertuigen.

Het scenario van het oprichten van een overheidsbusbedrijf zal het eilandgebied Bonaire op jaarbasis ettelijke miljoenen kosten. Gezien het onrendabele karakter van dit openbaar vervoersysteem is het onrealistisch om subsidie van het Ministerie Van Verkeer en Waterstaat te verwachten. Als het Ministerie al een rijksbijdrage zou willen verstrekken zal dat slechts zijn voor het voor de schaal van Bonaire passende vraagafhankelijke vervoer. De SEI-middelen zijn in dit scenario nodig om dit systeem van buslijnen en de oprichting van een overheidsbedrijf voor te bereiden.

Samenvatting scenario 3

Het huidige vraagafhankelijk vervoersysteem wordt vervangen door een dienstregeling-gestuurd systeem: vaste routes en vaste frequenties. Een kostenefficiënt systeem wordt vervangen door een onrendabel systeem. Om dit te exploiteren richt de eilandelijke overheid een eigen busbedrijf op. De exploitatiekosten van deze vorm van openbaar vervoer bedragen jaarlijks enkele miljoenen die ten laste komen van de eilandelijke begroting. De SEI-middelen kunnen worden gebruikt om een deel van de eenmalige kosten van een dergelijk systeem (zoals netwerk van bushaltes) te financieren. Voorwaarde is dat de lokale overheid bereid is jaarlijks enkele miljoenen in het openbaar vervoer te steken.

Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zijn drie mogelijke scenario's voor het openbaar vervoer op Bonaire geschetst. Scenario 1 is meest haalbaar; het betreft vijf eenmalige verbeteringen aangevuld met - op verzoek van gedeputeerde Cicilia- een experiment met vaste busverbinding. Scenario 2 zet een extra op het eerste scenario in de vorm van een Nederlandse rijksbijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer. Die moet er voor zorgen dat de ritprijzen omlaag gaan. Overheidssubsidie betekent wel dat de markt strikt gereguleerd gaat worden en dat er toezicht vanuit de overheid komt op ritten en kaartverkoop. Er moet bijvoorbeeld een systeem van kaartverkoop komen en AB-chauffeurs moeten een rittenadministratie gaan bijhouden. Duidelijk is dat in dit scenario 2 het openbaar vervoer op Bonaire wordt 'vernederlandst'. Gezien de verlaging van tarieven aantrekkelijk, maar dit vergt wel een ingrijpende regulering van de ov-sector. Het derde scenario - het oprichten van een overheidsbusbedrijf- is het meest vergaand en het minst realistisch. Het huidige vraagafhankelijke AB-vervoer wordt vervangen door een systeem van vaste buslijnen. Er is op Bonaire niet genoeg aanbod van passagiers voor een dergelijk systeem, dit betekent dat een kostenefficiënt systeem wordt vervangen door een onrendabel systeem. De exploitatie van een dergelijk vervoersysteem kost de overheid jaarlijks miljoenen gulden. Scenario 3 is daarmee zowel vervoerstechnisch als financieel een ongewenst scenario.

De opsteller van het rapport adviseert om het eerste scenario uit te werken in een Plan van Aanpak. De optimalisering van het huidige AB-vervoer is namelijk de enige realistische manier is om voor nu





en de komende paar jaar het openbaar vervoer op Bonaire te verbeteren. Dit betekent dat er zes deelprojecten worden gerealiseerd: modernisering Eilandsverordening, handhaven regelgeving, verbeteren ambtelijke organisatie ten aanzien van het openbaar vervoer, het optimaliseren van bushaltes, een communicatiecampagne en het experiment met vaste vertrektijden van Rincon naar Playa en weer terug. De doelgroepen waar de deelprojecten zich op richten zijn: AB-chauffeurs, ambtenaren betrokken bij het openbaar vervoer, huidige en potentiële reizigers met het AB-vervoer en de bewoners Rincon zonder auto. Vooral de deelprojecten regelgeving en handhaving zullen leiden tot meer regulering vanuit de overheid naar de AB-chauffeurs. Wanneer dit goed functioneert kan op enig moment (bijvoorbeeld na een jaar of drie) alsnog overwogen worden om de stap naar scenario 2 te zetten en een verzoek in te dienen bij het Ministerie van Waterstaat voor een rijksbijdrage in de exploitatie van het openbaar vervoer. Daarmee kunnen de tarieven voor reizigers worden verlaagd, maar dit betekent wel een stevige regulering van de ov-sector.

De keuze voor scenario 1 komt ook tegemoet aan de voorwaarde voor financiële duurzaamheid die in de Terms of Reference (TOR) voor dit onderzoek is gesteld. De zes deelprojecten zijn eenmalige projecten die geen structurele dekking vragen. In de TOR is uitdrukkelijk opgenomen dat geen eenmalig SEI-geld voor een structurele activiteit mag worden ingezet zonder meteen de structurele financiering te regelen. De TOR stelt dat het eilandgebied hiervoor toestemming moet vragen van het College Financieel Toezicht. Voor de deelprojecten uit het eerste scenario is structurele dekking niet aan de orde. Conclusie: de noodzakelijke financiële voorwaarden voor een duurzame oplossing zijn niet aan de orde.

