



Hoe het streekvervoer door wanbeleid aftakelt

Posted on 18 augustus 2026 by Calvin Schukkink

Op de Zuid-Hollandse eilanden Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee rijden sinds juni dit jaar zeventig minder streekbussen per dag van vervoersbedrijf Transdev. In Utrecht rijden er sinds mei 11 procent minder Transdev-bussen en 9 procent minder Keolis-bussen dan voorheen. Vervoerder EBS rijdt in de Zaanstreek sinds 2024 structureel 13 procent minder ritten.

Dat streekbussen te laat komen, niet komen opdagen of technische problemen ervaren is aan de orde van de dag, lijkt het wel. Ondermaats presterende vervoersbedrijven krijgen miljoenenboetes van de provincies, en om betere cijfers te scoren besluiten ze busritten te schrappen. De reiziger heeft het maar te accepteren. Waarom is het zo slecht gesteld met het streekvervoer?

Ondermaats streekvervoer

Met het streekvervoer in Nederland loopt het al jaren niet lekker. Voorbeelden zijn er voldoende: Bij vervoersbedrijf EBS, dat het busvervoer regelt in grote delen van

Overijssel, Gelderland en Flevoland, lag de rituitval in 2024 soms tot wel 20 keer hoger dan de afgesproken norm (0,2 procent rituitval).

Hetzelfde geldt voor Arriva, dat het busvervoer in Twente verzorgt. Keolis en Transdev, die samen het vervoer in Utrecht verzorgen, krijgen een boete van de provincie Utrecht opgelegd voor 'aanhoudende problemen in het busvervoer'. Transdev moet in ieder geval [1,5 miljoen euro](#) ophoesten vanwege de ondermaatse prestaties. EBS moest de provincies Overijssel, Flevoland en Gelderland [3,5 miljoen euro](#) betalen voor alle problemen in 2024.

Maar waardoor komt deze achteruitgang van het streekvervoer? *Wynia's Week* stelde vragen aan reizigersvereniging Rover. Die stelt dat de huidige problemen met het streekvervoer te maken hebben met de concessiewisselingen. Dat is de overgang van het exclusieve recht om een openbare dienst uit te voeren van het ene bedrijf naar het andere, nadat een contractperiode is afgelopen. Tijdens een concessiewisseling gaat het directe personeel wettelijk over naar de nieuwe vervoerder die andere roosters en arbeidsvoorwaarden hanteert. Ook wordt materieel vernieuwd en worden dienstregelingen aangepast.

Een woordvoerder van Rover stelt: 'Op momenten heeft streekvervoer ondermaats gepresteerd, met name tijdens concessiewisselingen. Over het algemeen is er de afgelopen jaren wel verbetering te zien, maar de overgangperiodes bij concessiewisselingen kenmerken zich vaak door grote verstoringen en uitval die de betrouwbaarheid aantasten.' Volgens Rover is het probleem met name dat tijdens zo'n concessiewisseling 'veel tegelijkertijd' wordt gewijzigd, waardoor allerlei interne en externe problemen op hetzelfde moment aan het licht komen.

Alle OV-bussen uitstootvrij in 2030

Een van die externe problemen die nu meer de kop opsteekt dan voorheen is de elektrificatie van het streekvervoer. In 2016 hebben het IPO, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk het *Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer* opgesteld. In dit bestuursakkoord is afgesproken dat alle OV-bussen in 2030 volledig uitstootvrij zijn. Als tussendoel is opgenomen dat vanaf 2025 iedere nieuwe aangeschafte bus zero-emissie is. Dieselbussen worden in rap tempo vervangen door uitstootvrije bussen.

Onbetrouwbare e-bussen

De elektrische bussen zijn alleen niet zo betrouwbaar als de 'oude' dieselbussen. Vervoerder Arriva begon in Twente in december 2023 met de elektrische bussen. Dat bleek een roerige start, want de bussen [laadden niet snel genoeg](#) op en ze vielen bij koud weer uit. Soortgelijke problemen doken begin dit jaar ook op in Tilburg: de Arriva-bussen hadden problemen met opladen, chauffeursdeurtjes weigerden open te gaan en door gebrekkige accu's roken bussen naar [rotte eieren](#).

In Utrecht is het foute boel bij Keolis en Transdev (die samenwerken onder de naam 'U-OV'): daar moeten chauffeurs tot wel [negen keer per dag](#) van voertuig wisselen om de elektrische bussen tussentijds bij te laden, wat tot veel uitval van busritten leidt.

Netcongestie, oude bussen van stal

Bovendien zorgt [netcongestie](#) in veel regio's voor problemen en vertraging met de e-bussen. Verschillende vervoerders rijden daarom weer (tijdelijk) met [dieselbussen](#). Dat deed vervoerder EBS in Flevoland begin 2024, en lijkt dat ook te gaan doen tussen Purmerend en Zaandam. Qbuzz zet in Groningen sinds begin dit jaar ook weer dieselbussen in. Ondanks alle problemen met de elektrische bussen houden het ministerie en de provincies vast aan de doelstelling om alle OV-bussen uitstootvrij te hebben in 2030.

Overambitieuze vervoerder of veeleisende provincie?

Een deel van het probleem lijkt zich ook voor te doen rondom de aanbesteding, en wat vervoerders en provincies over en weer eisen en beloven. Een concessie wordt gegund aan de 'beste' kandidaat. Het is de provincie die de eisen en gunningscriteria stelt – wat van de vervoerder wordt verwacht, van dienstregeling tot materieel. Zero-emissie is bijvoorbeeld zo'n gunningscriterium waarmee een vervoerder extra punten kan scoren. De meest zuinige, goedkope en efficiënte vervoerder is de winnaar en krijgt daarmee de concessie.

Vervoerder EBS nam in 2022 het busvervoer over van Keolis op de Veluwe, in Overijssel en in Flevoland. Het bedrijf deed bij de aanbesteding de belofte om tien

procent meer te gaan rijden, maar in plaats daarvan schaalde EBS het busvervoer in 2024 af vanwege personeelstekorten. Provinciebestuurder Klaas Ruitenbergh zei dat het bedrijf 'een [te groot risico](#) had genomen bij het inschrijven'.

In Utrecht wilde Transdev een overgang naar een volledig elektrische vloot, maar ook dat stuitte op veel ruitval en klachten van reizigers. Volgens Transdev-CEO Manu Lageirse was het aanbod om meteen elektrisch te rijden tijdens de aanbesteding '[volledig realistisch](#)'.

Ook over het aantal buschauffeurs was Transdev ambitieuzer dan waargemaakt kon worden. In februari van dit jaar lag het ziekteverzuim van Transdev op 21 procent. In juli dit jaar is dat opgelopen tot ongeveer [25 procent](#). Uit een FNV-enquête onder Utrechtse buschauffeurs blijkt dat 84 procent van de chauffeurs zeer ontevreden is met de nieuwe dienstregeling. Meer dan de helft van de chauffeurs (51 procent) ervaart meer overlast en agressie op de bus, en ruim 53 procent vindt dat het vervoersbedrijf de sociale veiligheid van chauffeurs niet serieus neemt.

Oplossing: openbaarvervoerbedrijven van de staat

Als oplossing wordt nu het systeem van aanbestedingen ter discussie gesteld. Vakbonden FNV en CNV pleiten voor het afschaffen van de aanbestedingsplicht, en spreken hun steun uit voor de nieuwe Wet provinciale inbesteding vervoersconcessies die sinds 1 juli van kracht is. Met deze wet kunnen provincies ervoor kiezen een eigen openbaarvervoerbedrijf op te richten, in plaats van dit aan te besteden bij bedrijven.

Een twijfelachtige aanpak, want hoewel het provinciaal inbesteden een einde maakt aan concessiewisselingen, blijven de problemen van netcongestie, personeelstekorten onder buschauffeurs en de vasthoudende 2030-deadline voor volledig elektrisch busvervoer bestaan.

Reizigers zoeken het maar uit

En de reiziger? Die is in dit hele verhaal permanent bijzaak. Provincies stellen eisen zonder zich af te vragen of ze haalbaar zijn, vervoerders beloven wat nodig is om te winnen, en als het misgaat, wordt gewoon de dienstregeling verder uitgekleeft.

Zelfs de vakbonden, die zich altijd presenteren als de stem van wie op de bus is aangewezen, kiezen op 9 september voor een landelijke staking – niet om die kapotte dienstregeling, maar voor de eigen WW en WIA. De reizigers zoeken het maar uit hoe zij op hun werk of school komen.

Wynia's Week brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week, **156 keer per jaar**, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. [Doet u \(weer\) mee?](#) Hartelijk dank!