



Secretariaat:

M.C. Buijs-Tanis

Adviesraad Sociaal Domein Goeree-Overflakkee
Havenweg 5

3244 LK Nieuwe-Tonge

Tel. 0646340845

Email: secretaris@asdgo.nl Website:

www.asdgo.nl

Iban nr. NL13RABO0130438049 Inzake ASDGO.nl

Adviseert het college van B. en W. en de gemeenteraad, gemeente Goeree-Overflakkee

Aan: Adviesgroep vervoer Goeree-Overflakkee en Hoekse Waard en de concessie managers HWGO van de Provincie Zuid-Holland

Middelharnis, 2 juli 2021

Ons kenmerk: ASDGO202111

Betreft: Advies Concept Vervoerplan HWGO 2022

Geachte leden van de Adviesgroep vervoer GO en HW en concessie managers HWGO van de Provincie Zuid-Holland,

Via de ASD Hoekse Waard kregen wij op het Concept Vervoerplan 2022.

Omdat de officiële termijn voor het indienen van een advies al verlopen was, is er via de welwillende medewerking van de ambtenaar Reigersoverleg, enkele medewerkers van de provincie en het bestuurssecretariaat van de wethouder die ook lid is van de stuurgroep die op 9 juli vergadert alsnog de mogelijkheid gegeven om een advies te geven.

We behandelen dit advies conform de indeling van het concept met op- en aanmerkingen bij de hoofdstukken en eindigen met een algemeen advies.

1 Inleiding

De aanname dat er minder reizigers zullen zijn in 2022, is gebaseerd op een uitzonderlijke situatie: de pandemie. Dat lijkt ons geen normaal uitgangspunt.

Alle leerlingen gaan nu weer naar school en zoals het er naar uit ziet zal er door hen weer net als in vorige jaren op dezelfde manier gebruik gemaakt worden van het OV.

Uitgangspunt voor het rapport is dat er geen bijdrage komt van het rijk, omdat de afspraken nog niet zijn gemaakt. Dat geeft geen goed beeld. Het lijkt ons dat je pas een rapport kunt maken als alle financieringsbronnen bekend zijn.

Het vervoerplan is een belangrijk onderdeel in de sociale context van de samenleving op Goeree-Overflakkee. Er worden echter zaken doorgevoerd die grote gevolgen hebben in relatie tot andere elementen, zoals bv. het alternatief vervoer voor de witte vlekken. Verder realiseren we ons de impact die doorloopt in de komende 10 jaar en de daarbij behorende kosten van € 20 miljoen per jaar.

2 Ontwikkeling van reizigers

In de derde alinea gaat het over prognoses. Maar van wie zijn die prognoses en waarop zijn die gebaseerd. Toen het rapport geschreven werd, was nog niet duidelijk dat universiteiten en HBO's per 01-09-2021 weer zouden opengaan en waarbij in een aantal gevallen het zelfs verplicht gesteld wordt dat studenten weer fysiek aanwezig zijn. De onderliggende cijfers kunnen dus waarschijnlijk positief bijgesteld worden.

3 Provinciaal Transitieplan

Bij uitgangspunt drie van het Provinciaal Transitieplan staat dat de vervoerder verantwoordelijk wordt voor de keten. Zijn hierbij ook afspraken gemaakt over de maximale reisduur?

Ten aanzien van punt vier hebben we de volgende opmerking: Wie bepaalt of een alternatief net zo goed is? Een commerciële organisatie kun je niet verantwoordelijk maken voor een maatschappelijk belang. Wanneer spreken we over het opheffen van een buslijn? Is dat bij het volledig vervallen of ook bij een reductie met meer dan 50% van het aantal ritten? Het verwoorde gegeven dat vaste lijnen pas worden opgegeven als alternatieve diensten aantoonbaar net zo goed zijn, is wel een heel belangrijk uitgangspunt.

Wat betreft het materieel vragen wij ons af of de vervoerder zich gaat toelagen op het inzetten van duurzaam materiaal. Denk bv. aan het gebruik van waterstof.

4 Scenario Zwart en Groen

4.1 Zwarte scenario.

Wij missen ook hier nog steeds de onderbouwing waarom zoveel reizigers na corona niet terugkomen in het OV.

In de tweede alinea missen we een positief scenario en ook de onderbouwing van de andere scenario's. Door diverse lijnen te schrappen creëer je vanzelf een daling.

Zwart A. Absoluut niet wenselijk voor zowel studenten, toeristen als inwoners. En waar kunnen de mensen die werkzaam zijn in wisselende diensttijden dan nog terecht voor vervoer?

Zwart B. Wij krijgen het idee dat eerst het meest erge traject benoemd wordt, om zo enig begrip te krijgen in het groene traject. Dat voelt wel als emotionele chantage.

4.2. Groene scenario.

Door -in lijn met het provinciale transitieplan- voor verbindingen met kleine dorpen een goed en kostenefficiënt vervoeralternatief aan te bieden kunnen de gevolgen worden beperkt en blijft de bereikbaarheid behouden. Waaruit kan een dergelijk alternatief bestaan?

Het feit dat in dit verband de vervoerder verantwoordelijk is en er geen duidelijke kaders zijn, vinden wij een zwak punt in het rapport.

5 Voerplan scenario groen

T.a.v. punt 4

Hoe wordt de kwaliteit van dit vervoer gewaarborgd en werkt het nu al? Hoe werkt het? Vaste dienstregelingen kun je appen, bellen of iets dergelijks. Het lijkt ons dat er iets mogelijk moet zijn met een busje met standplaats Oude Tonge bv., dat via een app te reserveren is voor vervolgvervoer naar kleine kernen.

5.1 Basislijnen, pag. 20

Lijn 104 Ouddorp-Spijkenisse

De directe aansluiting lijn 436-lijn 104 dient gewaarborgd te blijven. Reizigers van de kop van Goeree-Overflakkee kunnen dan via Hellevoetsluis snel door naar Rotterdam en vice versa.

Lijn 104 Ouddorp-Zeeland

Wij vinden het een slechte zaak dat de lijn komt te vervallen. Goeree-Overflakkee leeft van de horeca en de recreatie, zeker op de kop. Ook de jeugd moet de mogelijkheid hebben om met het OV te kunnen werken in het buitengebied Ouddorp richting Zeeland

Lijn 436 Ouddorp/Stellendam-Middelharnis-Rotterdam

Dat deze lijn dezelfde route rijdt als in de huidige dienstregeling vinden wij enorm belangrijk, evenals vice versa.

Bij lijn 436 Dirksland-Rotterdam staat als laatste rit vermeld 24.00 uur. Wanneer is de eerste rit?

Scholierenlijnen, pag. 29

Wij vinden het beter om scholieren in de 35 weken dat ze naar school gaan apart te vervoeren met de zogenaamde scholierenbussen. Er wordt hier gesproken over de spreiding van dit vervoer, maar de vraag is of dit wel klopt en of het realistisch is.

6 Witte vlekken

Aan het eind van de eerste alinea staat dat er een alternatief op maat wordt uitgewerkt. Praten we dan over Belbusjes?

In de tweede alinea gaat het over vervoeralternatieven die verder worden geconcretiseerd. We zijn heel benieuwd naar wat er wordt geboden. Dit mag echter niet later worden bedacht als alle andere zaken al zijn vastgelegd. Deze oplossingen moeten een integraal onderdeel van het hele plan zijn.

Pag. 32

Het is onacceptabel dat er zoveel witte vlekken zijn op de oostelijke helft van het eiland en ook dat daar zo weinig opstapplaatsen zijn. We willen een vitaal en toegankelijk eiland zijn, dat de jeugd vasthoudt, maar hiermee jagen we ze weg! De provincie en gemeente schermen al jaren met termen als leefbaarheid, eiland van rust, kust en ruimte, het groene eiland. Allemaal waar, maar maak het dan ook realistisch. Met deze witte vlekken wordt het gehele oostelijke deel van het eiland afgesloten. Tot nu toe kozen inwoners van de randstad - de grootste groep van nieuwe inwoners in de afgelopen twee jaar - om juist daar te komen wonen, maar dat verliest zijn aantrekkelijkheid door deze grote witte vlekken.

6.1 pag. 33

Uit de hele opsomming van kernen zonder vast OV blijkt dat Goeree-Overflakkee de meeste hinder heeft van dit plan. 67 inwoners van Ooltgensplaat moeten nu met de scholierenbus, of eerst 3 km. fietsen om bij de halte aan de Schaapsweg te komen. Dit is voor ieder, of het nu alle ouderen, minder valide mensen, toeristen een heel slechte oplossing.

6.1 pag. 35

De kern Herkingen ligt qua afstand even ver als tussen de overstaphaltes Nieuwe-Tonge N218 en Dirksland Ziekenhuis, namelijk 8,2 kilometer en “slechts” 22 minuten fietsen. De gemiddelde fietssnelheid is 12 km. per uur. Dat cijfer is wel realistisch. Zie deze website. <https://www.cbs.nl/-/media/imported/documents/2002/36/index1294.pdf>

Ten aanzien van Middelharnis-Binnenhof geldt dat de afstand tot de vervangende halte Gemeentehuis 2,7 kilometer is of 9 minuten fietsen. De personen die daar werken, hebben juist geen of onvoldoende mogelijkheden om de route zonder openbaar vervoer af te leggen.

7 Vervoeralternatieven

Eigen vervoer naar alternatieve halte.

Wij vinden dit een weinig realistisch alternatief. Verder zou iets dergelijks de mogelijkheid moeten hebben om je fiets veilig te kunnen stallen, want het vandalisme bij fietsenstallingen is groot en het moedigt dus het idee aan dat reizigers doorrijden met de auto i.p.v. met het OV

Extra buurtbuslijnen

De buurtbus kan een goed alternatief zijn volgens het concept. Wie betaalt hier?

Vervoer vanuit de gemeenten

Deze kosten drukken dan in het Sociaal Domein weer extra op de Wmo.

ANWB Automaatje

Hier zijn nog geen concrete afspraken over gemaakt, dus dat biedt nog geen garantie dat dit een alternatief wordt. Bovendien moeten de burgers die tot nu toe nog zelfstandig konden reizen met het OV een vervoersindicatie gaan aanvragen, terwijl je voorheen hiervoor werd afgewezen i.v.m. het OV.

OV op maat

First mile/last mile is een goed initiatief, maar biedt nu dus nog geen oplossing.

NB

Wij hebben hier moeite met de term scenario Groen. Dat is in principe het beste scenario, maar het geeft een verlies van 20% aan reizigers en 30 % aan inkomsten. Waarom is er geen best case/worst case scenario en waarop zijn de scenario's gebaseerd? Er moet juist een goed investeringsplan zijn om het OV te verbeteren. Waardoor DRU hoger wordt.

Conclusie

Advies op het vervoersplan

- Alle berekeningen zijn gemaakt op feiten voor Corona, situatie tijdens Corona en een aanname na Corona
- Feiten voor Corona
 - o Weinig advies over te geven gezien de feiten, behalve dat investeren belangrijker is dan bezuinigen
- Situatie tijdens Corona
 - o Logische impact. Dit is in alle bedrijfstakken welke geraakt zijn door Corona. Het lijkt ons geen reden voor het rapport en het trekken van de conclusie (overmacht pandemie)
- Aanname na Corona
 - o Pandemie lijkt uitgangspunt om bezuinigingen door te voeren? Op z'n minst vreemd te noemen.
 - o Zwart en groen scenario beide op basis van aanname > negatieve inslag.
 - o Uitgangspunt in het rapport is scenario Groen > Dit is al *zwart* genoeg.
 - o Afschaling van 10% is gebaseerd op aanname na Pandemie?

Tenslotte

Het rapport is gebaseerd op het feit dat ervan uit de overheid geen gelden komen, omdat deze afspraken nog niet zijn gemaakt. Het lijkt ons dat die eerst moet worden aangekaart, zodat helder is welke inkomstenstromen er echt zijn. Als er nu al keuzes worden gemaakt zal dit niet snel positief worden aangepast op het moment dat er wel afspraken zijn.

Maak de vervoeralternatieven tot onderdeel van dit concept, zodat die ook te toetsen zijn.

Als je GO op de kaart wilt zetten en wilt houden is investeren in OV van groot belang zowel voor de Provincie Zuid-Holland als voor de gemeente Goeree-Overflakkee

Met vriendelijke groet namens de Adviesraad Sociaal Domein Goeree-Overflakkee.

Namens deze:

C.J. Hameeteman
Voorzitter

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a horizontal line and a small 'J'.