



WESTLANDVERSTANDIG

Verworpen
voor
WV

①

Motie ingevolge artikel 40 Reglement van Orde op agendapunt 17 inzake Metropoolvorming

De Raad van de gemeente Westland in vergadering bijeen op 14 oktober 2014

Overwegende:

dat nu al, en zeker de komende jaren, als gevolg van de bezuinigingen in de zorg en de 3 decentralisaties ouderen, gehandicapten en tijdelijk revaliderenden meer zelfstandig moeten blijven wonen en door het verdwijnen van zorgvoorzieningen dichtbij derhalve meer afhankelijk worden van openbaar vervoersvoorzieningen dichtbij die goed verbonden zijn met alle voorzieningen, w.o. zorgvoorzieningen, in Westland en de regio en uiteraard ook bezoek aan/van familie en kennissen of deelname aan activiteiten bereikbaar moeten zijn;

dat een gemeente Westland met meer dan honderdduizend inwoners en tienduizenden werkenden en scholieren, verspreid over dorpskernen en in het buitengebied, en een oppervlak dat bijna even groot is als Den Haag¹ vraagt om een ander type, kleinschalig busvervoer dat aanvullend is en aantakt op de hoogwaardig openbaar vervoer, t.w. snelle buslijnen die hubs/transferia met elkaar verbinden binnen en buiten Westland;

dat, zo blijkt uit het grote buurtonderzoek van het AD en afgelopen zaterdag in die krant gepubliceerd, dat slechts ruim een derde (37%) van de daaraan deelnemende Westlanders vindt dat het gemakkelijk reizen is met Openbaar Vervoer; landelijk ligt dat bijna op het dubbele (62%); volgens datzelfde onderzoek heeft een kleine 2% van de Westlanders geen auto en rijdt met OV;

dat gebleken is dat het deelnemen aan een afzonderlijke vervoerregio, zoals het stadsgewest, en dat geldt ook voor de MRDH, met een dominante positie van steden en verstedelijkt gebied er toe leidt dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in aangrenzende landelijke gebieden, in ieder geval in Westland, achteruit is gehold vanwege het criterium bezettingsgraad in de grote bussen die gebruikt worden en dat ten koste gaat van het toepassen van afstandscriterium van bereikbaar OV dichtbij;

dat inmiddels een aantal Westlandse dorpskernen en in elke dorpskern woonwijken niet of nauwelijks nog openbaar vervoer dichtbij kennen en derhalve de bus als alternatief minder aantrekkelijk is worden;

¹ (bron Wikipedia) Gemeente Westland 91 km² en Den Haag 98 km²



WESTLANDVERSTANDIG

dat het financieel belang om deel te nemen aan de Vervoerregio MRDH minimaal is voor Westland, aansluiten bij de Provincie Zuid-Holland levert mogelijk meer en beter openbaar vervoer op voor Westland, maar dit is onvoldoende onderzocht tot heden (zie voor een nadere toelichting de bijlage);

dat de gemeente Westland - al dan niet samen met Midden-Delfland - er voor wat betreft het openbaar vervoer er bij gebaat kan zijn om aan te sluiten bij de provincie Zuid-Holland als vervoerregio, waarbij de rijksmiddelen die daarop betrekking hebben dan ook naar de provincie toe gaan;

dat de provincie Zuid-Holland als wegbeheerder van de provinciale wegen afgelopen jaar en ook komende jaren veel investeert in bereikbaarheid van het Westland²;

dat voor de investeringen in wegen niet of nauwelijks bijgedragen wordt uit het stadsgewest zelf of uit de BDU V&V, ook de komende 3 jaren niet;

dat het financiële belang bij een aparte vervoerregio voor de gemeente Westland dus nagenoeg ontbreekt en dat het financieel niet of nauwelijks verschil uitmaakt of we deel uitmaken van de Vervoerregio MRDH of van de Provincie Zuid-Holland, de logische partner inzake streekvervoer en als wegbeheerder, bovendien democratisch gelegitimeerd;

dat de verwachting is dat de MRDH als vervoerregio, door de dominante positie van het verstedelijkte gebied voor de gemeente Westland niet het gewenste alternatief gaat bieden; de ambities en strategische agenda bereikbaarheid bieden geen concrete vooruitzichten, niet voor het openbaar vervoer en ook niet voor nieuwe investeringen in wegen, waarvoor nog financiering nodig is;

dat de provincie Zuid-Holland vervoerregio is en blijft voor overige meer landelijke gebieden in Zuid-Holland en alle meer dan 40 overige gemeenten in het groene hart, de Goudse regio, de Leidse regio, Bollenstreek en de Drechtse regio;

dat de provincie Zuid-Holland niet deelneemt in de MRDH Vervoersautoriteit, een eerder gestelde voorwaarde van het kabinet, en dat samenwerking met de provincie en omliggende gemeenten kan en moet en op zich nog geen aparte vervoersautoriteit met extra bestuurlijke drukte rechtvaardigt;

² Zie het IPVV2015 bijlage B10 op pagina 64.



WESTLANDVERSTANDIG

dat de gemeente Westland niet verplicht kan worden deel te nemen aan de MRDH Vervoersautoriteit, vanwege de ophanging aan de gemeenschappelijke regeling, waarover de gemeenteraad Westland als bevoegd orgaan besluit;

dat de besluitvorming over afschaffing van de WGR+, waaronder het stadsgewest Haaglanden een bevoegdheid is van het Parlement (TK en EK) en nog niet is afgerond en er dus nog tijd is.

De Raad verzoekt en draagt zo nodig het College op:

De gesprekken en onderhandelingen met zowel de Provincie Zuid-Holland alsook de initiatiefnemers van de MRDH voort te zetten dan wel te heropenen en in het belang van de inwoners en werkenden in het Westland daarbij inzetten op het beter bereikbaar maken van het Westland door:

- openbaar vervoer dat past bij de kenmerken van dit gebied, d.w.z. kleinschalig, frequent OV dichtbij op Westlandse (regio)schaal, dat goed verbonden is met snelbusdiensten die de OV-hubs binnen Westland en in de stedelijke regio met elkaar verbindt;
- waarborgen te bieden door concrete, nieuwe projecten in de strategische agenda bereikbaarheid op te nemen zodat het Westland veilig bereikbaar wordt en blijft voor in ieder geval het vrachtverkeer, auto- en fietsverkeer.

Gaat over tot de orde van de dag.


Namens de fractie van Westland Verstandig,
Leo Geubbels,
Raadslid



WESTLANDVERSTANDIG

Bijlage toelichting financieel belang, Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU V&V).

- de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer (BDU V&V) van in totaal € 1.800 mln. (2015) voor geheel Nederland³ wordt regionaal opgesteld/berekend op basis van cijfers van het Centraal Bureau van de Statistiek; voor wat betreft het aandeel daarin van de gemeente Westland is het bedrag niet exact bekend is, zo is gebleken uit navraag bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Provincie Zuid-Holland en College B&W Westland, maar bedraagt naar schatting tussen de € 4 en 7 mln. per jaar bij toepassing van de rekenregels in het Besluit BDU V&V⁴;
- het Stadsgewest Haaglanden is tot op heden als wettelijke ingestelde vervoersregio voor onze gemeente opgetreden en ontvangt (2015) ca. € 200 mln. uit de BDU V&V;
- het Stadsgewest Haaglanden heeft het bij die wet BDU V&V⁵ artikel 6 verplichte meerjarige bestedingsplan vastgesteld op 25 juni jl., t.w. het meerjarige regionaal Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer⁶ (IPVV2015);
- in het IPVV2015 wordt ca. € 190 mln. van die BDU V&V van € 200 mln., dus 95% toegewezen aan Openbaar Vervoer;
- de gehele Haaglandenconcessie Veolia Streekvervoer, de streekbus, beslaat ca. € 22 mln. per jaar (11%);
- de overige BDU-gelden voor OV Haaglanden, zijnde ca. € 168 mln., worden toegewezen aan andere OV-voorzieningen, zoals stadsvervoer van Den Haag (stadsbus en HTM-tram), Delft (stadsbus) en Randstadrail;
- de gemeente Westland per jaar draagt verder ca. € 943.000 bij aan het mobiliteitsfonds van het stadsgewest (€ 9,13 per inwoner).

³ Zie Rijksbegroting xii – Infrastructuur en Milieu pagina 142

⁴ De BDU Verkeer en Vervoer voor een vervoerregio wordt berekend op basis van de gebiedskenmerken van die regio en het aandeel daarvan in de totaal beschikbare middelen. Het gaat om aantal woningen en omgevingsadressendichtheid (alle adressen). Zie Besluit BDU V&V artikel 4.

⁵ Zie Wet BDU V&V

⁶ Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2015, vastgesteld op 25 juni 2014.