

Motie Vreemd aan de orde van de dag

Nr: Nog niet gegeven

Datum: 9-12-2010

Onderwerp: Toegankelijkheid en leefbaarheid in de Krimperwaard in betrekking tot het openbaar vervoer

Format gebaseerd op Motie M19-18 van 2 april 2019, pilot verbod Varend Ontgassen

De raad van de gemeente Krimpenerwaard in vergadering bijeen zo spoedig mogelijk na 9 december 2020 en de masterclass 'Politiek voor Jongeren, groep B' in vergadering bijeen d.d 9 december 2020

overwegende dat

- er in de gemeente Krimpenerwaard bij benadering 12 buslijnen lopen, die 11 kernen zowel met elkaar als met de dorpen en steden rond de gemeente moeten verbinden;
- de gemiddelde kern verbonden is met 2 anderen kernen;
- de meest bereikbare kern (Bergambacht) normaal gesproken direct in verbinding staat met slechts 4 andere kernen;
- vervoerder Arriva voornamelijk met het bus model VDL LLE 120 lijkt te rijden in deze gemeente, een bus die gebouwd is met een capaciteit van ongeveer 80 personen.
- kleinere bus modellen dan de VDL LLE 120 bestaan (zoals de VDL Kusters Midcity, die 15 mensen kan voorzien van een zitplek, 35 mensen kan vervoeren, in Nederland al wordt gebruikt in onder andere de regio's Zuidoost Brabant, de Zaanstreek, Zuidwest Drenthe en al eerder door Arriva is gebruikt op bepaalde trajecten);
- de meeste bussen in de Krimpenerwaard 1 keer per uur rijden, en meestal vertrekken van haltes op dezelfde tijden binnen het uur.

dragen het college, en specifiek de wethouder verantwoordelijk voor Verkeer en Vervoer zijnde de heer A. Bening of zijn vervanger/opvolger, op om

1. te lobbyen bij de provinciale instanties die inspraak hebben over het openbaar vervoer om meer busverbindingen tussen de kernen in de gemeente Krimpenerwaard; zijnde met lijnbussen, belbussen of streekbussen; waarbij de voorkeur uitgaat naar lijnbussen.
2. te lobbyen bij de provinciale instanties die inspraak hebben over het openbaar vervoer om een dienstregeling in de Krimpenerwaard die bussen in een interval van 45 minuten in plaats van 60 minuten laat rijden.
3. te lobbyen bij de provinciale instanties die inspraak hebben over het openbaar vervoer om vervoerder Arriva en andere vervoerders in de gemeente Krimpenerwaard een kleiner model bus te gebruiken dan de veelgebruikte VDL LLE 120.
4. indien de gemeentelijke planning en financiën dit toestaan geld, tijd en moeite vrij te maken voor burgerlijk onderzoek naar de verbeteringen van het openbaar vervoer netwerk in de Krimpenerwaard.

en gaan over tot de orde van de dag.

Bijgevoegd is een minder officieel betoog dat argumenten voor de motie nog eens op een rijtje zet.

Ondertekening en naam

J. E. J. Jansen – Deelnemer 'Politiek voor Jongeren', burger en persoon met mening

Bijlage motie Toegankelijkheid en leefbaarheid in de Krimperwaard in betrekking tot het openbaar vervoer

Mijn naam is Joeri Jansen, ik woon in Ouderkerk aan den IJssel in de gemeente Krimpenerwaard, en ik heb mijn dorp altijd als 'the middle of nowhere' beschreven. Want het is gewoon een feit dat Ouderkerk afgelegen ligt, iets wat ook wel bijdraagt aan het karakter van het dorp, maar het is niet altijd ideaal. Voor studenten en jongeren als ik is er meestal dan ook maar een optie om snel op gewenste plekken te komen, bus 196, het openbaar vervoer. Maar deze buslijn zou ik in de meest positieve zin als 'zielig' omschrijven, hij rijdt slechts 1 keer in het uur; en meestal op dezelfde tijd in het uur, de haltes die hij aandoet zijn vooral tot service van de mensen die er moeten opstappen; maar weinig tot service van andere reizigers, en na 8 uur 's avonds doet hij alsof Gouda niet meer bestaat. En ik denk dat een merendeel van de problemen die ik over mijn buslijn nu heb gezegd ook gelden voor de andere buslijnen in de gemeente. En daarom dien ik de motie in.

Voldoende toegang tot openbaar vervoer kan bijdragen aan de leefbaarheid en toegankelijkheid van een gemeente. Het feit is dat er nu eenmaal groepen zijn die niet anders willen of kunnen dan gebruik maken van het openbaar vervoer, de fiets of de auto is niet voor iedereen een optie. Het huidige netwerk van bussen in de gemeente zorgt voor veel overstappen om naar andere kernen te komen, veel gevallen waar men veel te vroeg ergens moet arriveren omdat er geen andere optie was in dat uur en een vergrote kans op frustratie betreft de situatie. De motie die ik voorstel committeert de gemeente om te lobbyen voor meer verbindingen tussen de dorpskernen en vakerrijdende bussen. Dit draagt niet alleen bij aan de toegankelijkheid van de gemeente, maar mogelijk ook tot het samenhangingsgevoel, betere verbindingen met andere kernen zorgt dat men makkelijker ook van de voorzieningen van de naburige dorpen kan gebruikmaken.

Een ander punt binnen de motie is dat het huidige model bussen dat gebruikt wordt aan de grote kant is gegeven de verwachte capaciteit. Het is bij mij al vaker voorgekomen dat ik de bus voor mij alleen had, wat best wel een overbodige luxe is. Kleinere bussen op de trajecten in de Krimpenerwaard leiden mogelijk niet alleen tot kostenbesparingen, maar ook tot minder uitstoot. Momenteel bestaat er een enorme mismatch tussen de capaciteit van de buslijnen en de passagiers van de buslijnen. Als wij als gemeente willen lobbyen voor meer bussen, zouden wij dan ook gelijk moeten lobbyen voor kleinere bussen. Mijn vader weet nog dat ze in Krimpen reden met de lange rups-bussen. Er is een reden dat die inmiddels niet meer rijden, en ik denk dat die reden was dat ze vervangen moesten worden door betere alternatieven. En ik denk dat hetzelfde principe mag gaan gelden voor de bussen in de Krimpenerwaard.