

Inspraakreactie GMR Statenbrief 29 juni “Openbaar vervoer onder druk”

Geachte Statenleden,

Mijn naam is Johan Sluiter, wethouder in de gemeente Lingewaard, maar ik spreek hier vandaag in namens de Groene Metropool Regio Arnhem Nijmegen en daarmee ook namens de 18 gemeenten die door deze Regio vertegenwoordigd worden.

Wij maken ons – net als uw college van Gedeputeerde Staten- grote zorgen om de problemen die zich op dit moment voordoen met betrekking tot het openbaar vervoer. In de Statenbrief “Openbaar vervoer onder druk” is aangegeven dat door Covid, de oorlog in Oekraïne en ontwikkelingen in de markt, het niet meer mogelijk is om met het beschikbare budget van € 127 miljoen, het huidige niveau aan openbaar vervoer te handhaven.

In de Statenbrief worden 4 mogelijke richtingen aangegeven voor het vervolgtraject, wat uiteindelijk moet leiden tot de herijking van de Nota van Uitgangspunten OV, die in een later stadium aan uw staten voorgelegd zal worden.

Vanuit de GMR zal ik kort aangeven hoe wij tegen de voorgestelde 4 “richtingen” aankijken

1. OV is randvoorwaardelijk voor de verdere verstedelijking in de GMR en klimaatdoelstellingen

Wat ons opvalt in de toelichting bij deze vier mogelijke richtingen is dat nergens in de tekst goed is aangegeven wat nu precies de doelstellingen van het openbaar vervoer zijn, waarvoor is goed openbaar vervoer noodzakelijk? In de statenbrief wordt alleen iets gezegd over de maatschappelijke- en sociale functie van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is onzes inziens echter randvoorwaardelijk voor de Verstedelijkingsopgaven en klimaatdoelstellingen in onze regio en een belangrijk onderdeel binnen onze “multimodale” regio.

Voor de bereikbaarheid van de 60.000 extra woningen die tot 2040 in onze regio gerealiseerd moeten worden is goed openbaar vervoer essentieel. We kunnen als Regio en 18 gemeenten veel zelf initiëren: denk aan (snel)fietsroutes, autoluw maken, parkeerbeleid, hubs en OV knooppunten e.d. (uiteraard in samenwerking met de provincie), maar wat het OV betreft zijn wij niet aan zet, deze taak ligt voor wat bus en regionaal spoor betreft bij de provincie en hoofdspoor bij het Rijk.

Een fors aandeel van de verstedelijkingsopgave in onze regio zal plaatsvinden rond treinstations en (H)OV knooppunten. Dit is een bewust ontwerpuitgangspunt in de Verstedelijkingsstrategie voor onze regio (en Foodvalley). Handhaven van het huidige OV niveau is dan onvoldoende. Het aantal inwoners van de GMR gaat de komende jaren immers met zo’n 10-15% toenemen. Dat wil zeggen dat voor de OV concessie Arnhem Nijmegen zeker 10% extra OV budget nodig zal zijn, bovenop het extra budget wat nodig is om het huidige OV niveau te handhaven. U begrijpt dat “richting 4: verder doorontwikkelen van het OV” het beste aansluit bij onze verstedelijkingsopgaven.

Ik wil het belang van goed OV ook even toelichten aan de hand van een recent voorbeeld in onze regio:

Voor het bereikbaar houden van de ZuidWestflank van Nijmegen e.o. is onlangs een onderzoek uitgevoerd. Om dit gebied -waar de komende jaren een fors aandeel van de 60.000 extra woningen gebouwd zullen worden- bereikbaar te houden wordt gedacht aan de ontwikkeling van een aantal (stadsrand)HUBS, waar automobilisten vanuit het zuiden, makkelijk kunnen overstappen op o.a. het OV richting de grote werklocaties in Nijmegen zoals campus Heijendaal.. Een van deze HUBS ligt bij station Mook/Molenhoek. De ontwikkeling van deze HUB is echter afhankelijk van (electrificatie) van de Maaslijn. ProRail heeft recentelijk de aanbesteding voor deze lijn “on hold” gezet. Concreet betekent dit dat deze HUB voorlopig niet verder doorontwikkeld kan worden, aangezien goed OV – in dit geval een hoge frequentie van de regionale trein- op korte termijn niet geleverd kan worden. Een vergelijkbare ontwikkeling zien we bij de stadsrandHUB in Malden, waar men het autoverkeer vanaf de A73 wil afvangen. Deze HUB is alleen aantrekkelijk voor automobilisten als er een hoge frequentie van bussen gegarandeerd kan worden naar Campus Heijendaal. Als uw staten voorstellen om door te gaan met de richtingen 2 en 3 uit het statenvoorstel (afschalen, terugbrengen frequentie, schrappen van buslijnen), zal ook deze HUB niet gerealiseerd kunnen worden. In diezelfde Zuidwestflank worden wij op dit moment ook geconfronteerd met het (voorlopig) stilleggen van de verbreding A50 (Paalgraven-Bankhoef) als gevolg van de stikstofcrisis. Door al deze ontwikkelingen in dit gebied op ongeveer hetzelfde tijdstip dreigt de bereikbaarheid van de Zuid-West flank van Nijmegen e.o. nog verder af te nemen. Wij vragen ons af hoe dat moet als er de komende jaren nog veel extra woningen (en bijbehorende economische ontwikkelingen) bij komen. Het OV is hier hard nodig en zelfs met een forse plus (zie ook richting 4).

Wat de **klimaatdoelstellingen** betreft zetten we als GMR volledig in op duurzame mobiliteit, zoals fietsen, lopen, (electrische) deelmobiliteit, het spoor en (H)OV. Wij zijn bang dat als het OV verder verschaald wordt de komende jaren, het autoverkeer vanuit het omliggende platteland alleen nog maar verder toe zal nemen: er is immers geen volwaardig OV alternatief en op HUBS kunnen automobilisten onvoldoende overstappen op goed en frequent OV.

2. Versobering OV heeft ook impact op auto- en fietsbereikbaarheid

In het statenvoorstel bij de versoberingsvariant 2 is het volgende aangegeven: *Dit is dus wel de financieel voordeligste oplossing als we er vanuit gaan dat de maatschappelijke gevolgen die deze richting heeft, niet op een andere manier extra investeringen vragen*.

Uiteraard heeft een OV versobering wel degelijk negatieve impact op de autobereikbaarheid (want die neemt toe), dus hiervoor zijn wel extra investeringen nodig. Voor de fiets geldt hetzelfde, zeker in de steden zullen meer mensen gaan fietsen, hiervoor zijn extra investeringen nodig. Het kan niet zo zijn dat èn het OV, èn de auto èn de fiets er op achteruit gaan!

3. Er is geen ruimte meer in de steden voor auto's, OV is bittere noodzaak

In de steden Arnhem en Nijmegen zijn forse verstedelijkingsopgaven de komende jaren. Een deel van deze opgaven is niet haalbaar als het OV wordt afgeschaald, omdat er simpelweg onvoldoende ruimte in de steden is om extra autobezit en -gebruik te faciliteren. Sterker nog, deze ontwikkelingen vragen om een verdere doorontwikkeling van het OV (richting 4).

Het is -mede gelet op het voorgaande- juist nu van belang om te blijven investeren in het OV, omdat we na de Covid periode op een kantelpunt zitten: gaan reizigers terug naar het OV, of kiezen ze (definitief) voor de auto?

De cijfers laten zien dat we op een OV gebruik zitten net onder de 85%. De landelijke verwachting is dat we volgend jaar weer op het oude niveau zitten (OV gebruik voor Covid) en in 2024 al een groei

zien ten opzichte van pre-Covid. Dit herstel maakt het nog urgenter dat we juist NU moeten inzetten op extra budgetten voor het OV en dus richting 4!

Tot slot willen wij als GMR graag met u mee blijven denken/werken aan het bereikbaar houden van onze regio en de toekomstige verstedelijking, maar daarbij is goed OV en vooral de doorontwikkeling daarvan een absolute must en dus richting 4!!