INGEKOMEN 0 1 SEP. 2023

Datum
30 augustus 2023

Zaaknummer
2023-011005

Onderwerp
Openbaar vervoer

Inlichtingen bij
Carl Bieker

post@gelderland.nl

Blad
1 van 3

College van B&W van de gemeente Lingewaard
T.a.v. wethouder J. Sluiter
Postbus 15
6680 AA BEMMEL

Beste meneer Sluiter,

De gemeente Lingewaard is bezig met een nadere analyse welke wegen in de gemeente qua snelheidsregime kunnen worden afgewaardeerd (van 50 naar 30 km). Dit in navolging van de landelijke discussie over verkeersveiligheid en leefbaarheid in de bebouwde kom en het CROW-toetstingskader dat daarvoor is opgesteld.

Uw gemeente heeft ons gevraagd om een reactie vanuit onze provinciale belangen daarbij. We zijn blij met uw aanpak, die voor de veiligheid en leefbaarheid en mogelijk ook bereikbaarheid in uw gemeente voordelen gaat bieden. Maar ook willen we een kritische kanttekening plaatsen vanuit onze verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer (OV).

Het OV draagt in belangrijke mate bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in de stedelijke regio Arnhem Nijmegen. Het OV staat echter ook onder druk: de coronacrisis heeft gezorgd voor een flinke teruggang in het aantal reizigers (en daarmee in de inkomsten voor de vervoerbedrijven). Bovendien spelen er steeds vaker vraagstukken waarbij belangen rondom verkeersveiligheid, leefbaarheid en OV tegen elkaar moeten worden afgewogen.

Ontwikkelingen bij gemeenten zoals "30 binnen de kom" en toenemende focus op het "STOP-principe" (Stappen, Trappen, OV, Personenwagens) zorgen ervoor dat afwegingen vaker ten nadele van het OV uitvallen. Er wordt gekozen voor versmalling van wegprofielen, krappere boogstralen bij rotondes en aanleg van snelheidsremmende maatregelen, ook op wegen waar (hoogwaardig) OV rijdt.

Omdat het OV in stedelijke omgeving vanwege de beperkte ruimte vaak met het overige gemotoriseerde verkeer mee rijdt, zorgt het afremmen van het autoverkeer ook voor het afremmen van het OV. Hoewel het misschien lijkt dat het effect van dit afremmen voor OV even groot is als voor autoverkeer, is dit niet het geval. Het effect voor het OV is groter. Uit onderzoek blijkt dat een toename van de reistijd van het OV met 1% zorgt voor 1,2% afname van het aantal reizigers. Daarmee verslechtert de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto, die in de basis -

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

provincie Gelderland

vanwege looptijd van en naar de halte, wachttijd en omrijtijd bij OV - sowieso al beter scoort dan het OV.

In het actieplan Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) voor de regio Arnhem-Nijmegen heeft de provincie de ambitie geformuleerd om het OV aantrekkelijker te maken. Snel, comfortabel en betrouwbaar zijn daarbij sleutelwoorden. Ook gemeenten hebben zich bestuurlijk aan het HOV-actieplan geconformeerd. In het plan zijn knelpunten in het OV-systeem benoemd. Vanuit de provincie is een subsidieregeling opgesteld waarin meerdere miljoenen worden ingezet voor projecten om knelpunten in de doorstroming samen met gemeenten op te lossen en frequenties op lijnen te verhogen.

De winst voor het OV die op de genoemde projecten wordt gehaald, blijkt in de praktijk echter soms teniet te worden gedaan door het ontstaan van nieuwe knelpunten door infrastructurele aanpassingen bij gemeenten. Soms lijkt de impact heel klein: een zebrapad over de busroute, een fietsersoversteek die "in de voorrang wordt gezet", een iets krappere rotonde, en lokaal is dat wellicht ook zo. Voor het OV stapelen deze knelpunten zich echter op, zeker omdat de OV lijnen lang zijn en vaak ook over het grondgebied van verschillende gemeenten lopen. Het gevolg is dat een bus zijn "omloop" (het aantal ritten dat een bus in zijn diensttijd kan rijden) niet meer haalt en dat de vervoerder moet ingrijpen in de dienstregeling.
Dit kan tot gevolg hebben dat de bus een bepaalde route niet meer kan rijden, hetzij vanwege daadwerkelijke infrastructurele problemen (weg te smal), hetzij door tijdsproblemen (route duurt te lang om binnen de omloop te kunnen afleggen).

Bovenstaande kan ertoe leiden dat naast provinciale doelen (meer OV gebruik, maar ook leefbaarheid van kernen) ook gemeentelijke doelen, zoals loopafstand naar de halte en ontsluiting van kernen en wijken, in het gedrang komen. Bovendien zet het de rem op – in het kader van de woningbouwopgaven - gewenste frequentieverhogingen voor het OV.

Concreet voor de gemeente Lingewaard geldt dat wij vragen om de wegen die gebruikt worden door lijn 300 het regime van 50 km te laten behouden en te zorgen voor voldoende wegbreedte en doorstroming, in overeenstemming met de CROW-richtlijnen. Specifiek vragen we aandacht voor de kruising Stadswal-Van Voorststraat, waar een aanpassing in de voorrangssituatie ten nadele van lijn 300 onherroepelijk zal leiden tot een routewijziging.

Met deze brief willen wij uw gemeente oproepen om bij infrastructurele projecten op OV-routes de belangen van het OV en dan vooral HOV zwaar mee te laten wegen. Dit kan op korte termijn door het vervoerbedrijf en ons als provincie in een vroeg stadium bij de plannen te betrekken en ook door in de afwegingen tussen belangen een zwaarder gewicht aan OV te hangen. Op langere termijn vragen wij gemeenten een duidelijke visie op de doorstroming van OV in de gemeentelijke beleidsplannen op te nemen. De provincie kan hierbij ondersteunen.

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland,



Arnoud Crommelin
Teammanager Mobiliteit