

Openbaar Vervoer: overrulet de Metropoolregio het bestuur en de Raad van Schiedam? Wat nu?

In de vorige Spalander is geschreven over de ideeën vanuit de werkgroep OV uit de wijk die waren gepresenteerd op het Stadserf van 14 februari onder de noemer "Overstappen naar 2040". Inmiddels heeft de Metropoolregio Rotterdam Den Haag de concept Kadernota OV voorgelegd aan de 23 aangesloten gemeenten. Helaas is er weinig in terug te vinden van de ambities die de bewoners graag zouden zien. Op het Stadserf van 13 juni werd de Kadernota OV gepresenteerd door Lex Boersma, adviseur mobiliteit van de gemeente Schiedam.

Radboud Sinnecker

Beloften niet nagekomen

Toen wij hier 25 jaar geleden kwamen wonen was het klip en klaar dat er een volwaardige tramverbinding zou komen. Helaas werd die toezegging door de gemeente om allerlei redenen niet nagekomen. Toch bleef de tram door Spaland op het gemeentelijke verlanglijstje staan. In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan 2011 – 2020 staat: voor Schiedam Noord komt er een Hoogwaardig Openbaar Vervoer - verbinding: de TramPlus via 's Gravelandsepoolder. Bij de presentatie van de heer Boersma bleek dat de ambities door de metropoolregio in de koelkast zijn gezet: het geld is op! De Metropoolregio Rotterdam Den Haag is de bestuurlijke samenwerking van 23 gemeenten die gericht is op economische ontwikkeling en bereikbaarheid van de regio. Derhalve coördineert de MRDH alle plannen rond het openbaar vervoer.

Ambities tot 2040

In de (concept) Kadernota OV die nu is verschenen wordt onder andere gesteld dat er een snellere en betere bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties en arbeidsplaatsen moet komen. Ook zal de waardering voor het OV moeten stijgen en het OV moet duurzamer: de CO2-uitstoot moet in 2025 30% lager dan in 2015. Deze kadernota is een uitwerking van de visie op mobiliteit uit 2016 waarin ons hoogwaardig openbaar vervoer en betere bereikbaarheid in het vooruitzicht waren gesteld. De kadernota schetst een beeld voor het jaar 2040, is voor een periode van 10 jaar opgesteld, maar de MRDH heeft aangegeven dat de houdbaarheidsdatum slechts 2022 is!



R-net

De MRDH heeft het nu over 'vraaggericht openbaar vervoer', hetgeen betekent: bij veel vraag veel aanbod en bij weinig vraag maatwerk. "Reizigers in de stad moeten in 20 minuten bij een metropolitane knoop kunnen zijn". Dit betekent o.a. dat de tram met een hogere snelheid moet gaan rijden. De hoogwaardige verbindingen worden voortaan gebundeld in het R-net. Dit net bestaat uit treinen (sprinters), de metro, tramlijnen en de interlokale busverbindingen. Die zullen allemaal voorzien worden van de R-net-kleuren en logo's.

Ruggengraat en maatwerk

Het R-net wordt de ruggengraat van het OV genoemd. Lokaal moet dit OV worden aangevuld door busvervoer ('verbindend busnetwerk') of door maatwerkoplossingen. Dit wordt met name van belang geacht voor de 'last mile'. Als maatwerk kunnen dan een buurtbus, elektrisch karretje, de OV-fiets of deelauto's worden ingezet. En passant geeft de MRDH aan dat een buslijn kan worden vervangen door maatwerk als er dagelijks niet minstens negen reizigers per uur worden vervoerd.

Kadernota OV



21 April 2017

ONTWERP



Uitvoeren beleidsplan

De plannen lijken op het eerste gezicht redelijk, maar bij nadere beschouwing kunnen we als bewoners toch wel wat vraagtekens stellen. Hoezo "het geld is op"? Momenteel vindt er een ombouw van de Hoekse Lijn plaats die ruim 300 miljoen kost. Heeft de MRDH daar al ons geld in gestopt? En wat komt er dan van de beloften van de gemeente aan zijn burgers terecht? Er is een beleidsplan vastgesteld door de gemeenteraad (het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2011-2020 met een doorkijk 2030). Dat plan is vastgesteld en er staan heel veel goede afspraken in vastgelegd. Het gemeentebestuur heeft de opdracht om dat plan uit te voeren!

De pijn van Noord

Zeker nu in het perspectief dat we met elkaar gaan overstappen naar een duurzame samenleving.

De heer Boersma vervolgde zijn verhaal met: de kadernota zet in op een verbetering en een hogere reizigerswaardering..... Ik denk dan: hier in Schiedam Noord kan het niet slechter worden... Door het ontbreken van een volwaardig openbaar vervoer gaan er jaar na jaar steeds minder mensen met het OV. In deze kadernota van de MRDH staat geen enkele ambitie in en er wordt alleen maar gesproken hoe de 'pijn' verdeeld zou kunnen worden. Je vraagt je weer af: hoe serieus worden wij, mobiliteit en duurzaamheid genomen? Uit de kadernota kunnen we opmaken dat de tram dus niet meer zal worden doorgetrokken door Spaland en dat de MRDH zich al helemaal niet hard zal maken voor een station Kethel. We mogen al blij zijn als de bussen 51 en 53 in de spits blijven rijden.

En hoe gaat Schiedam die verantwoordelijk gemaakt is voor het aanbieden van het "maatwerk vervoer" als over een paar jaar ook de laatste buslijnen in onze wijk buiten de spitsuren zijn opgeheven, dit kleinschalige vervoer regelen? 'Hoogwaardig OV' lijkt vooral een mooie kreet voor mensen aan de Coolsingel.

Veel vragen

Natuurlijk en gelukkig waren op er bij de bijeenkomst op 13 juni vragen over vervoer over water, de Hoekse lijn, mensen die slecht ter been zijn, de ontsluiting van Noord, de kwaliteit van de bussen, afstemming met de plannen rond de Koemarkt, inzet op de grote stromen tegenover het meer fijnmazige netwerk, de route van de bussen die mogelijk beter kan, de plannen voor een shuttle tussen de metrostations Vlaardingen oost en Vijfsluizen en de shuttle het havengebied, doelgroepenvervoer en de planning van de zienswijze die midden in het reces valt.

GVVP in prullenbak?

Al met al veel vragen en geen plan voor een volwaardig Openbaar Vervoer.

Wat wordt er nu gedaan met zo'n vastgesteld beleidsplan 2011-2020 waarin o.a. staat:

- * meer en vaker met hoogwaardig openbaar vervoer;

- * sociale functie lokaal openbaar vervoer behouden;
- * behouden en versterken van de bereikbaarheid van economische functies en mobiliteit voor oud en jong;
- * het behouden en bevorderen van de aantrekkelijkheid van de stad, met ruimtelijke kwaliteit en verkeersveilige omgeving, waarin de menselijke maat centraal staat;
- * Schiedam zet in op hoogwaardig openbaar vervoer met concurrerende reistijden met OV en/of fiets voor alle verplaatsingen (reistijdverhouding met de auto < 1,5);
- * Trampuskwaliteit (25 km/u, en een stipte uitvoering dienstregeling);
- * nieuwe Hoogwaardig Openbaar Vervoer - verbindingen: TramPlus via 's Gravelandsepolder.

Reageren kan!

De werkgroep OV Schiedam Noord heeft zich in de materie verdiept en een heldere presentatie gegeven op 14 februari op het Stadserf, waarbij bovenstaande vragen voor Schiedam Noord ook zijn geformuleerd....geen enkele reactie mogen ontvangen..... Het wordt nog spannend met de Visienota Open Schiedam. Het wordt weer tijd dat wij als burgers van ons laten horen!

N.B.: iedereen kan reageren op de concept Kadernota OV van de MRDH: zienswijzen kunnen worden ingediend tot 24 augustus. Men wil de nota definitief vaststellen in oktober.

De concept kadernota is te vinden op:

<https://mrdh.nl/zienswijze/kadernota-ov>
