

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

H.R. Oosterop - van Leussen (D66), R. van Aelst (SP), M. Çelik, (DENK)
en G.A. van de Breevaart (CU&SGP)
(d.d. 23 juli 2021)

Nummer
3779

Onderwerp
Gevolgen transitieplan OV Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Door de Coronacrisis daalde het aantal reizigers in het Openbaar Vervoer aanzienlijk. In dat kader stelde de minister van Infrastructuur en Waterstaat een beschikbaarheidsvergoeding open voor het eerste helft van 2021, met als doel de reizigersaantallen weer op het oude niveau te krijgen.

Ook voor de tweede helft van 2021 werd een dergelijke vergoeding in het vooruitzicht gesteld, ditmaal onder de voorwaarde van een door de provincies op te stellen transitieplan. Het plan beoogt enerzijds de reizigersaantallen te verhogen, en anderzijds het Openbaar Vervoer zo snel mogelijk weer rendabel te maken.

In het transitieplan dat door PS¹ werd vastgesteld is sprake van veranderingen in de lijnvoering door de concessiehouders. Nu blijkt dat die veranderingen in de lijnvoering tot grote gevolgen leiden voor de inwoners van de Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee. Met name omdat de verkeersafwikkeling in en rond de Hoeksche Waard onder druk staat door de langdurige problemen en renovaties van o.a. de Haringvlietbrug en de Heinenoordtunnel.

Ten geleide: de afsluiting van de Haringvlietbrug is tijdens de periode van beantwoording een dynamisch dossier gebleken. De beantwoording is daarom gebaseerd op de kennis zoals die op 10 augustus, bij het opstellen van de laatste versie van het antwoord bestond.

1. *Is GS op de hoogte van het feit dat het transitieplan tot grote gevolgen leidt voor de inwoners van de Hoeksche Waard en Goeree Overflakkee, mede in het licht van de geplande renovaties aan de Haringvlietbrug én de Heinenoordtunnel?*

Antwoord

¹ *Statenvoorstel van Gedeputeerde Staten over de vaststelling van het transitieplan Openbaar Vervoer (nummer 7354). Aangenomen.
Voor: FVD, VVD, CU-SGP, GroenLinks, D66, PvdA, CDA, PVV, 50PLUS, DENK, Groep GO, Groep JA21, Groep Van Rijnberk.
Tegen: PvdD SP.*

Het transitieplan voor de concessie Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee (HWGO) wordt momenteel uitgewerkt door vervoerder Connexxion. Daarbij wordt nauw samengewerkt met onder meer de gemeenten Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee, maatschappelijke organisaties als het Reizigersoverleg HWGO en de provincie. In dit transitieplan wordt een eindbeeld geschetst van een toekomstvast, op de veranderende behoeften van (potentiële) reizigers toegesneden OV-systeem. De renovatie van de Heinenoordtunnel is hierbij onderkend als kans voor het OV. Het busvervoer maakt gebruik van de landbouwtunnel en wordt vanwege het verwachte grotere aantal reizigers in capaciteit uitgebreid. Met behulp van marketing wordt gestreefd naar het behoud van zo veel mogelijk (nieuwe) reizigers.

De gevolgen van de maatregelen voor de Haringvlietbrug zijn op dit moment voor niemand goed te overzien. We nemen deze ontwikkeling zo goed mogelijk op in de uitwerking van het transitieplan, maar houden rekening met mogelijke bijstellingen op basis van nadere inzichten en/of aanpassingen aan de maatregelen. Het transitieplan wordt in oktober besproken in de stuurgroep voor de concessie HWGO, waarin provincie, gemeenten en Connexxion zitting hebben.

De maatregelen die in het transitieplan worden opgenomen leiden voor veel reizigers tot veranderingen. In de meeste gevallen zijn dat verbeteringen in de vorm van HOV- en R-net-verbindingen, waarbij het OV sneller en uiteindelijk ook vaker gaat rijden. In een aantal gevallen wordt de bushalte verplaatst naar de rand van de kern of wordt de vertrouwde streekbus, die op vaste tijden van halte naar halte rijdt, vervangen door een buurtbus of flexibel vraagafhankelijk vervoer (OV op Maat). Vanzelfsprekend voldoet dit OV op Maat aan de eisen die in het door PS vastgestelde provinciale transitieplan zijn geformuleerd: maximaal even duur, minstens net zo snel en minstens net zo vaak beschikbaar als de bestaande lijndienst. Zo houdt iedereen toegang tot het openbaar vervoer.

2. *Kan GS toelichten wat het effect is van de sluiting van de Haringvlietbrug op het bereikbaarheidsniveau, zoals dat met het transitieplan werd beoogd?*

Antwoord

De, onder meer onder druk van gemeenten en provincies door Rijkswaterstaat (RWS) gemaakte keuze houdt in dat op de Haringvliet per rijrichting twee versmalde rijstroken beschikbaar zijn en de maximumsnelheid ter plekke wordt ingesteld op 50 km/h. Handhaving hiervan door controles en camera's is eveneens voorzien. Dit is een flinke verbetering ten opzichte van de eerder aangekondigde maatregelen, waarbij per rijrichting slechts één rijstrook beschikbaar was. De verwachting is dat hierdoor de bereikbaarheid wordt verbeterd en de hinder voor openbaar vervoer en hulpdiensten vermindert. Inmiddels zijn we ook in constructief overleg met RWS over maatregelen die de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verbeteren. De effecten die de afsluiting van de Haringvlietbrug heeft op de totale bereikbaarheid, van de regio zijn, zowel voor de korte termijn als de lange termijn, nauwelijks in te schatten. Dit geldt in nog sterkere mate voor het openbaar vervoer, dat zonder concreet inzicht in de gevolgen die de maatregelen hebben op rijtijden en de betrouwbaarheid te elfder ure een provisorische dienstregeling met personeel- en materieelinzet moest uitwerken. Wanneer de door RWS geplande maatregelen het gewenste effect hebben kan dit het OV kansen bieden om zich als betrouwbaar en aantrekkelijk alternatief voor de auto te positioneren.

Te verwachten is dat de beperkingen op de Haringvlietbrug invloed hebben op de transitie van het openbaar vervoer in de concessie HWGO. De omvang en richting van die invloed is vooraf echter niet in te schatten. Op basis van de in de praktijk gebleken gevolgen van de beperkende maatregelen op de Haringvlietbrug en de ten gunste OV en hulpdiensten genomen mitigerende maatregelen kan het transitieplan worden bijgesteld.

3. *Kan GS daarnaast toelichten of een andere OV voering kan bijdragen aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen voor andere modaliteiten die ontstaan door de afsluiting van de Haringvlietbrug?*

Antwoord

Het aantal mogelijkheden om de problemen beheersbaar te maken door bussen een route te laten rijden is gering, omdat er voor het gebruik van de Haringvlietbrug geen alternatieven zijn. Op de toeleidende routes worden onderstaande maatregelen genomen om de hinder voor het OV te beperken:

1. Uitbreiding vluchtstrookgebruik door bussen op de A29 (Rotterdam – Hellegatsplein) zodat eventuele files voor de brug met beperkte snelheid kunnen worden gepasseerd;
2. Instellen vluchtstrookgebruik door bussen op de A59 (knooppunt Noordhoek – Hellegatsplein);
3. Mogelijkheid om bussen vanaf de R-net-halte Den Bommel P+R N59 tot het Hellegatsplein via de parallelweg te leiden, waarna via de calamiteitendoorsteek (cado) bij het Hellegatsplein kan worden ingevoegd. Deze maatregel wordt vooreerst tijdelijk doorgevoerd omdat bij de cado verkeersregelaars nodig zijn, bij gebleken effectiviteit en noodzaak wordt de maatregel verlengd.

De verwachting is dat de maatregelen de gevolgen van de beperkingen op de Haringvlietbrug voor het OV beperken, al zal de praktijk moeten leren hoe groot en substantieel de bijdrage is. Wanneer de maatregelen ertoe leiden dat het OV sneller en betrouwbaarder blijft/wordt biedt dit mogelijkheden om het OV in te zetten als alternatief voor de auto. Hiertoe kan gebruik worden gemaakt van de bestaande P+R-terreinen in Den Bommel N59 en Oude Tonge. In afstemming met RWS wordt ook gekeken naar promotie-mogelijkheden, zoals invoering van een 'van A naar Beter'-kaartje.

4. *Is deze kennis voor GS reden het transitieplan aan te passen en zo ja welke aanpassingen zijn in dit kader noodzakelijk?*

Antwoord

Hoewel momenteel nog weinig inzicht bestaat op de gevolgen van de capaciteits- en snelheidsbeperking van de Haringvlietbrug, verwachten wij dat dit invloed heeft op de mogelijkheden die Connexxion heeft om het OV te laten doorgroeien naar een nieuw, toekomstbestendig en voor reizigers aantrekkelijk OV-systeem. In het transitieplan dat momenteel wordt uitgewerkt worden de mogelijke gevolgen en strategieën om deze te beheersen en beperken meegenomen. Dit kan betekenen dat het transitieplan op een later moment moet worden aangepast op basis van de opgedane ervaringen.

