



## OV-café 13 februari 2025

### Oja, het OV!

ROCOV Gelderland organiseert geregeld een zogeheten OV-café met een thema dat betrekking heeft op het openbaar vervoer. De benaming *café* impliceert het al: het is een bijeenkomst waar informeel, ontspannen en samen van gedachten wordt gewisseld over het thema.

Deze keer gaat het OV-café over *woningbouw en het openbaar vervoer dat daarbij nogal eens wordt vergeten*.

Aanwezig zijn politici uit provincie en gemeenten, beleidsmakers, vervoerders en collega ROCOV-leden uit Overijssel, Flevoland en Utrecht.

Voorzitter: Johan Kruithof, ROCOV Gelderland.



*Aan het woord:  
wethouder Mazier, gemeente Harderwijk*

Wethouder Mazier trapt af met enkele feiten:

- de gemeente Harderwijk telde in 1996 36.000 inwoners, nu zijn dat er 50.000. Nederland is sinds 1996 gegroeid van 15 miljoen inwoners naar 18 miljoen. Harderwijk is dus harder gegroeid dan Nederland.
- Harderwijk heeft een beperkt oppervlak: 4827ha waarvan 3892ha grond. Buurgemeente Zeewolde heeft 24.000 inwoners en 27.000ha grond.

Harderwijk is klein, maar de opgaven en uitdagingen zijn hetzelfde, terwijl het aantal inwoners zal blijven groeien (60.000 in 2035). Dit betekent keuzes maken, zoals hoogbouw en een autoluwe binnenstad.

Om Harderwijk en de regio bereikbaar te houden maakt Harderwijk deel uit van de regionale samenwerking 'Noord-Veluwe Bereikbaar'.



Met een voorspelde groei van 50.000 naar 60.000 inwoners is de woningbouwopgave in Harderwijk gesteld op 5.500 woningen. In de regio ligt de ambitie op 16.000 woningen.

In het verleden werden woningen gebouwd zonder verder na te denken over de infrastructuur, groen en voorzieningen, kortom de leefbaarheid rond een woonwijk. Dat doet Harderwijk tegenwoordig anders. Mobiliteit is de 'key'. Harderwijk zet in op het STOMP-principe waarmee OV-gebruik wordt gestimuleerd.



De spoordienstregeling stamt nog uit de jaren zeventig met elk uur 2x een trein. Geen wonder dat de A28 langzaam dichtsluit. Gelukkig komen er met de nieuwe vervoerder EBS meer en snellere busverbindingen bij, zoals naar Apeldoorn en naar Lelystad.

Met trots vertelt wethouder Mazier dat de spitstrein terugkeert in Harderwijk. Deze sprinter viel weg tijdens corona, maar gaat nu weer 4x per uur in de spits rijden tussen Harderwijk en Amersfoort. De volgende lobby richt zich op een keerspoor en een Intercitystop om de druk op de A28 te verlichten. Elke verleiding om de auto te laten staan is er één. Harderwijk zet in op snelle fietsverbindingen, fietsstraten, parkeerregulering, het aanbieden van deelmobiliteit.

Terwijl Harderwijk druk doende is met woningbouwplannen, ook rond het station, is ProRail bezig met veiligheidsmaatregelen rond de overwegen. Samen met de regio is de landelijke politiek gewezen op deze conflicterende belangen.

Op een vraag vanuit de Gelderse politiek adviseert wethouder Mazier om als provincie en samen met de regio's te blijven lobbyen bij het Rijk om het OV –en daarmee de leefbaarheid– te versterken.



*Aan het woord:  
wethouder Hartman, gemeente West Betuwe*

Wethouder Hartman heeft woningbouw en mobiliteit in haar portefeuille. Dat bevordert een integrale werkwijze en aanpak.

De gemeente West Betuwe telt 53.000 inwoners, verdeeld over 26 kernen.

West Betuwe is een plattelandsgemeente. Er zijn veel fruitbedrijven gevestigd en er is een Fruit Tech Campus met een Fruit Village, huisvesting voor de arbeidsmigranten in de fruittechniek.

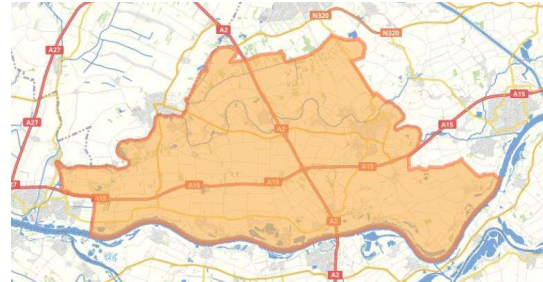
De gemeente West Betuwe zet vol in op woningbouw, maar heeft, net als de rest van het land, te maken met de stikstofproblematiek, netcongestie, met Natura 2000-gebieden en spuitzones waarbinnen niet gebouwd mag worden.

Volgens de Woondeal dient de gemeente 1.980 woningen te hebben gerealiseerd in 2030.

In het verleden werd eerst gebouwd en daarna pas nagedacht over voorzieningen en mobiliteit. Dat gaat nu anders. Bij elk nieuwbouwproject wordt eerst een verkeers- en ontsluitingsonderzoek uitgevoerd. Dat is nu gaande voor plan Deil waar twee toekomstige woonwijken met circa 250 woningen ontsloten moeten worden via de provinciale weg naar de A2.



De gemeente West Betuwe ligt centraal in het land, met knooppunt Deil, de A2 en de A15 die de gemeente doorkruisen en de Martinus Nijhoffbrug en de Maasbrug langs de A2, de 'poorten' naar noord en zuid.



De A2 is de levensader van de landelijke mobiliteit. Al meer dan 15 jaar wordt gelobbyd voor verbreding van de A2 en de A15, maar het Rijk geeft voorrang aan onderhoud van wegen. Recentelijk is wel € 108 miljoen beschikbaar gesteld voor een breed mobiliteitspakket op het tracé Deil-Boxtel. De gemeente West Betuwe wil daarmee onder andere het snelfietspad Maasdriel-Zaltbommel-Culemborg doortrekken door de gemeente West-Betuwe.

Openbaar vervoer is in een plattelandsgemeente heel belangrijk, omdat mensen verder van elkaar af wonen en niet iedereen over een auto beschikt. In de gemeente West Betuwe zijn twee buurtbusverenigingen actief die de gehele gemeente bedienen. De gemeente voelt zich gezegend met zoveel enthousiaste vrijwilligers die mensen van A naar B brengen, maar dat is tevens de kwetsbaarheid van het buurtbussysteem: zonder deze vrijwilligers geen buurtbus.

Station Geldermalsen is vernieuwd. De gemeente zet nu in op een lobby bij het Rijk voor een Intercitystation en samen met wethouders uit andere gemeenten wordt gelobbyd voor uitbreiding van de MerwedeLingelijn naar Leerdam of een extra station bij Meteren. Er wordt ook nagedacht over een carpoolplaats en OV-opstappunt bij Enspijk.

Twee grote infrastructurele projecten –dijkversterking t/m 2027 en de aanleg van de Zuidwestboog (goederenspoor)– zorgen voor veel sluipverkeer en dichtslibben van wegen bij Waardenburg en Meteren. Ook deze problematieken worden nu integraal en vanuit inwonersperspectief aangepakt.

\*\*\*\*\*

Wethouder Hartman en wethouder Mazier worden onder applaus en met een passende attentie bedankt voor hun inhoudelijke bijdrage aan het OV-café.  
Wethouder Mazier verlaat vanwege verplichtingen elders het OV-café.

PAUZE

Na een korte pauze met versnaperingen roept de voorzitter de aanwezigen weer bijeen om over het thema Woningbouw en Openbaar Vervoer verder te praten aan de hand van enkele stellingen.



Stelling:

*Nieuwe wijken bouwen en OV pas daarna ontwikkelen is de foute volgorde.*

Vanuit ROCOV Overijssel wordt opgemerkt dat is gesproken over infrastructuur, maar dan voornamelijk bedoeld voor autoverkeer. Hoe gaat de gemeente West Betuwe het OV-gebruik in de nieuwe woonwijken stimuleren?

Wethouder Hartman erkent dat in het verleden het OV nogal eens werd vergeten bij nieuwbouw. In een plattelandsgemeente is de auto nu eenmaal een belangrijk vervoermiddel. Tegenwoordig worden infrastructuur en woningbouw parallel aan elkaar ontwikkeld, waarbij de gemeente het OV-gebruik wil stimuleren, bijvoorbeeld door goede aansluiting op stations. Openbaar vervoer is belangrijk, want het buurtbusvervoer door vrijwilligers is kwetsbaar. Zij onderschrijft derhalve de stelling: woningbouw *en* infrastructuur, voor auto *en* OV.

Vanuit de Fietzersbond wordt verwezen naar de scholen. Een goede fietsinfrastructuur en aansluiting op het OV draagt bij aan het verminderen van het autogebruik. Wethouder Hartman beaamt dat. De gemeente West Betuwe telt vijf fietsknelpunten. Haar streven is om binnen haar ambtstermijn er twee op te lossen. Het ziet ernaar uit dat dat gaat lukken.

Vanuit ROCOV Gelderland wordt erop gewezen dat de inrichting van een woonwijk invloed heeft op de mobiliteit: woningen rond een pleintje, buurtwinkels in plaats van een winkelcentrum, dragen eraan bij dat mensen gaan lopen, fietsen of het OV gebruiken. Het advies aan bestuurders is dan ook om bij nieuwbouwplannen uit te gaan van prettig leefbare woonwijken die minder autogebruik en meer publiek vervoer stimuleren.

Wethouder Hartman wijst erop dat de gemeente West Betuwe integraal werkt: woningbouw en mobiliteit worden tezamen opgepakt. Woningbouw heeft ten gevolge dat het voorzieningenniveau op peil blijft: in Deil heeft de nieuwbouw ervoor gezorgd dat de buurtsuper en de basisschool kunnen blijven bestaan.

Vanuit het publiek wordt geadviseerd om (kwalitatief goede) hubs te realiseren om een woonwijk te ontsluiten. Een aantrekkelijke hub waar vandaan sneldiensten rijden naar interessante locaties, verbindingen die er toe doen.

Vervoerder Arriva verwijst naar de stelling. De stelling suggereert dat het omgekeerde juist is: 'de eerste paal is een haltepaal'. Arriva plaatst daar een kritische kanttekening bij: openbaar vervoer is een schaars goed. De vervoerder krijgt budget vanuit de provincie voor het rijden van een x-aantal dienstregelingssuren. Wil je meer uren, dan zal daar meer budget tegenover moeten staan. Is dat niet het geval, dan rijst de vraag waar gesneden moet worden in het OV om OV te bieden aan een wijk waar nog geen klandizie is of zicht op klandizie. Arriva adviseert dan ook om daar te gaan bouwen waar al OV is, zoals rond een station.



Stelling:

*Voor een bezoek aan het ziekenhuis  
moet je niet afhankelijk zijn van je buurman.*

Vanuit het publiek wordt opgemerkt dat voor een bezoek aan Rijnstate in Elst de buurman niet nodig is: het ziekenhuis ligt naast het station.

Wethouder Hartman verwijst naar het ziekenhuis in Tiel dat in het buitengebied ligt. Daarvoor zijn minder mobiele mensen wel afhankelijk van de buurman. Dit noopt de voorzitter tot de vraag aan de politici in de zaal: wat vinden zij van de regievoering van de provincie op het OV?

Vanuit de linkse oppositie wordt het belang van de bereikbaarheid met het OV van ziekenhuizen, scholen en verzorgingstehuizen nadrukkelijk onderschreven. Bij de nieuwe aanbesteding Arnhem-Nijmegen-Foodvalley is gepleit voor behoud van de B-lijnen, zoals lijn 43 Arnhem-Apeldoorn, die via de dorpen en kernen langs dergelijke belangrijke voorzieningen rijdt. De vraag wordt gesteld aan Arriva of er geen innovatieve constructies te bedenken zijn om lijnen robuuster te maken.

Arriva bevestigt dat de mogelijkheden altijd worden verkend, maar dat wet- en regelgeving vaak in de weg staan: als iets niet binnen de definitie van het OV valt, dan is het geen OV. Arriva pleit ervoor om breder te kijken. Het gaat niet om OV, maar om alle vormen van mobiliteit om van A naar B te komen.

De voorzitter geeft aan dat het ROCOV dit pleidooi onderschrijft en op een ander moment hierover graag nader van gedachten wil wisselen met de provincie en de vervoerders.

Vanuit de provincie wordt aangegeven dat al volop wordt geëxperimenteerd met publieke mobiliteit. In Achterhoek-Rivierenland loopt een pilot met Arriva. Het ministerie van IenW is ook betrokken. Doel is om het doelgroepenvervoer beter te combineren met het openbaar vervoer. Er is veel mogelijk, maar de concessie zal dat eerst in de praktijk moeten uitwijzen.

De fractievoorzitter van D66 doet er een schepje bovenop: waarom elke 10 jaar nieuwe vervoersplannen? Waarom niet mensen de zekerheid bieden dat zij over 20 jaar nog steeds met het openbaar vervoer het ziekenhuis kunnen bezoeken?

Vanuit het publiek wordt verwezen naar de nieuwe woonwijk in Zevenaar Oost waar vanaf de eerste tekeningen een station was ingepland, maar waar de provincie op het laatste moment de stekker uittrok. Wethouder Hartman geeft aan te begrijpen dat de provincie keuzes moet maken. De gedeputeerde blijft zich in de regio-overleggen onverminderd inzetten om het OV op de kaart te zetten.

Reizigersorganisatie Rover spreekt zijn complimenten uit over het thema Wonen en mobiliteit. De woningbouwopgaven zijn groot: de provincie Utrecht dient 100.000 woningen te bouwen, de provincie Gelderland ook. Die woningen zullen merendeels in plaatsen als Culemborg, Ede, Nijkerk gerealiseerd worden. Maar daar zijn geen goede verbindingen, weinig bruggen over de Rijn en de Lek, files bij Vianen en Rhenen. Het spoorwegnet stamt uit 1860 en is sindsdien in Gelderland niet wezenlijk verbeterd. Er is geen capaciteit om 2x per uur een stoptrein te laten rijden tussen Utrecht-Zwolle of Utrecht-Arnhem. Het wordt tijd dat het openbaar vervoer in het oosten van Nederland dezelfde prioriteit krijgt als de Randstad.

Met dit warme pleidooi wordt het OV-café beëindigd.