

VAN HET BESTUUR

DE LADA VRAAGBAAK (3)

“Slim stapelen” met doelgroepenvervoer, slim burgerinitiatief?

De provincie Noord Holland is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. Vanaf 2020 zullen alleen twee hoofdlijnen met dorpen van meer dan 3000 inwoners worden bediend, zo heeft de provincie onlangs besloten. Ruwweg: de lijn Den Helder – Alkmaar en Den Helder - Den Oever – Hoorn – Amsterdam. De bestaande Interliner naar Leeuwarden blijft. Om de inwoners van Hollands Kroon goed te bedienen is echter meer nodig. Wat doet de lokale overheid, of beter: wat kan zij doen?

Klik hier en lees verder.

Op 5 maart organiseerde de provincie hierover een congres met als centrale vraag: Hoe te komen tot een netwerk voor iedereen? Er moet veel gebeuren om iedereen van huis naar zijn bestemming te krijgen en weer terug. De gemeenten zijn vanaf 1 januari 2016 verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer. En natuurlijk: het beschikbaar gestelde budget wordt kleiner dan we tot nu toe gewend zijn. Die politieke keuze is al eerder gemaakt en met nadruk: *niet* door de lokale politiek. Die is nu wel aan zet. Niks doen is geen keuze, het oplossen met de schaarse middelen wel. Voor iedereen, burger en politiek, een uitdaging.

Onlangs kreeg ik een concept van enkele burgers onder ogen dat me zeer de moeite waard leek om met leden en burgers te delen. In grote lijnen gaat het plan om het volgende:

HET PLAN:

1: Voeg alle vormen van doelgroepenvervoer samen met kleinschalig openbaar vervoer. Het gaat om AWBZ – leerlingen – WMO vervoer en Zorginstellingen samen met woon-werkverkeer en het huidige OV vervoer.

2: maak gebruik van elkaars middelen zoals busjes, organisatie en personeel. Doelmatiger.

3: Sluit aan op het provinciale openbaar vervoer en bereik via vaste en flexibele routes dat alle 22 kernen van Hollands Kroon en de mensen in het buitengebied gebruik kunnen maken van het netwerk.

4: Denk vanuit de hele Noordkop en bundel ook de belangen van de overige Noordkop- gemeenten.

Door de “regie/mobiliteitscentrale” en “uitvoering” los van elkaar aan te besteden is geen Europese aanbesteding nodig. Het voordeel daarvan is dat dit gunstig is voor de lokale werkgelegenheid en kansen biedt als lokaal werkgelegenheidsproject. Er worden zowel lokale banen geschapen als werkervaringsplekken geboden zoals ook nu bij de buurtbus het geval is.

De oplossing krijgt de welsprekende naam: “NK-Hopper”(De NoordkopHopper)

Het plan heeft de ambitie dat het voor zowel de burger als de lokale overheid betaalbaar is (plm. 20ct per km voor de gebruikers en ruim €400.000,- p.j. voor de gemeente Hollands Kroon)

Heeft LADA hierover al een mening? Nee. Wel lijken de uitgangspunten goed gekozen. De gemeente is aan zet en daarvoor is het de hoogste tijd om keuzes te maken. Goed en betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen is wel een LADA item. Bereikbaarheid van Schagen, en daarmee ook via een NS station naar de Randstad, ook belangrijk. Een NS station in Zijdewind/Verlaat staat op het wensenlijstje maar daar is op korte termijn geen zicht op.

Zicht op een gemeentelijke planning of op alternatieven?

Nee, maar beide zijn zeer wenselijk. De gemeenteraad kan niet afwachten. Beide data, 1 januari 2016 en 1 januari 2020 zijn dichtbij. Plannen ontwikkelen vraagt tijd voor overleg met betrokkenen, gebruikers en uitvoerders. “Meer product voor minder geld”, geen makkelijk een-tweetje.

Niet wachten met het betrekken van burgers.

Nodig burgers uit. Zij zijn het die input moeten leveren. Welke wensen zijn er? Welke oplossingen hebben zij voorhanden? De discussie over “ De Toekomst van Hollands Kroon” zal zeker een hoofdstuk over kleinschalig OV moeten krijgen. Tot nu toe ontbreekt de maatschappelijke discussie en dialoog met de lokale overheid hierover. Haast is geboden evenals zorgvuldigheid. De begrotingsdiscussie voor 2016 e.v. is een gelegenheid voor de raad. Burgers hebben het makkelijker: elke dag is er een om een bijdrage te leveren.

Kom op met uw bijdragen: *LADA luistert.*

Rob Ravensteijn

Samenvatting:

Voordelen:

1. Gezamenlijk gebruik van busjes, organisatie en personeel leidt tot meer doelmatigheid
2. Samenwerking leidt tot een betere bezetting in de busjes en daardoor minder kilometers.
3. Daarmee ook beter voor het milieu.
4. Geen Europese aanbesteding, daardoor meer kans voor personeel en vrijwilligers uit eigen regio
5. Wettelijke gemeentelijke taken drukken minder zwaar op de algemene middelen van de gemeente. Daarmee ook minder belastingdruk of meer ruimte voor overige voorzieningen.
6. Meer kans op donaties door derden (o.a. marktpartijen) die ook de voordelen ervaren.
7. Meer kans op een uitgebreidere dienstregeling (in avond en weekend), op de hoofdlijnen, indien mogelijk, naar een 15 minuten dienstregeling (=provinciale verantwoordelijkheid).
8. Goede ontsluiting van het gebied ook kans voor toerisme en recreatie

“Nadelen”:

1. Geen inkomsten voor partijen die aan het aanbestedingstraject geld verdienen
2. Minder omzet door garagebedrijven, brandstofleverancier(s) en overige personen die inkomsten genoten uit de uitvoering van het doelgroepenvervoer.