

Oud Gastel, 28 augustus 2021

Geacht college

In antwoord op ons schrijven van 4 juli inzake de bereikbaarheid en vooral loopafstanden met betrekking tot het openbaar vervoer in de kern Oud Gastel heeft uw college op 29 juli bericht dat u in overleg bent en blijft met de provincie op structurele basis.

Maar dat was de vraag c.q. de inhoud van de artikel 38 vragen niet. Van de ene op de andere dag is het OV in de kern Oud Gastel verdwenen en is de loopafstand tot het busoverstapstation toegenomen maar ruim 2,5 km (van de ene zijde van het dorp naar het busoverstapstation). Bij brief van 29 juli heeft uw college gereageerd in dezelfde trant zoals de portefeuillehouder dit al deed in de laatste vergadering: de bus doet de kern aan. Uw uitgangspunt blijft dat in elke kern voor iedereen openbaar vervoer moet zijn. Maar zoals in de eerste regel al is aangegeven, dat was niet de kern van onze brief en de gestelde vragen. Ook geeft u aan dat de huidige concessie verlengd wordt en dat er pas in 2023 een nieuw aanbestedingstraject start. Dat maakt onze vragen alleen nog maar urgenter, want dan blijft de huidige situatie ongewijzigd en is er vooralsnog geen zicht op vervoer met kleinere bussen door de kern van Oud Gastel. Hierdoor zal het gebruik van openbaar vervoer verder afnemen en dat in de tijd dat we vanuit klimaataspecten minder CO2 dienen uit te stoten en dus minder met de auto moeten gaan en meer met alternatieven. Maar dan moet dit ook qua comfort haalbaar zijn. Door nu de bus uit de kern te halen, en de loopafstanden uitzonderlijk te vergroten werkt dit juist averechts. U kunt dan wel stellen dat bewoners blij zijn dat de bus niet meer door de kern gaat, maar dat zijn bewoners die van te voren wisten dat er een bus door hun straat ging en weer zou moeten gaan. Maar zijn ook de potentiële gebruikers gevraagd? Hoe is de vraagstelling geweest? Zoals we in onze brief van 4 juli jl. aangaven wil iedereen openbaar vervoer, maar niet door hun straten zeker geen halte voor de deur. Nu kan wel gezegd worden dat in kader van werkzaamheden in het centrum bewoners geen bus meer door het centrum willen hebben, maar wie zijn dat dan? Zijn dat ook de gebruikers? Want is het openbaar vervoer juist niet voor die mensen? Er kan wel gezegd worden dat er kleinere bussen gaan rijden, maar wanneer is dat? Is dat afhankelijk van de nieuwe concessie die pas in 2023 gaat starten en dus pas in 2025 effect zal hebben? Moet de kern Oud Gastel tot dan openbaar vervoer op loopafstand missen? Je haalt toch niet iets weg voordat je een alternatief hebt? Waarom dan nu de bussen niet meer door de kern? Wat voor effect zal dat hebben voor het toekomstige gebruik? Tot nu toe konden bij evenementen ook alternatieven aangeboden worden. Waarom nu niet? Vooralsnog blijft de busoverstaplokatie aan de Veerkensweg bestaan. Maar in het kader van het participatietraject voor de omgevingsvisie is hierop al wel een voorzet gemaakt dat deze weg gaat. Dat betekent een hub aan de Kruislandseweg? Dus nog langere loop? In de kern Hoeven is de busroute een straat verlegd. Maar hier is de gehele busroute uit de kern gehaald. En u geeft gewoon, wederom, een nietszeggend antwoord. U ontwijkt de vraagstelling.

Onze fractie voelt zich wederom niet serieus genomen door uw college door deze beantwoording en onze zorgen worden alleen maar groter.

We hebben de brief ook gestuurd naar de provincie (GS en PS) en nog geen reactie ontvangen. Van Reizigersoverleg Brabant hebben we ondertussen wel een reactie gehad. Waarom geeft u in uw brief niet aan wat hun advies was/is? We hebben begrepen dat zij een advies hebben uitgebracht en dat was negatief.

Tevens vragen wij ons af waarom u het advies van het Reizigersoverleg niet heeft gedeeld met de raad. Het profiel van de Rijpersweg wordt niet aangepast, is voldoende breed en de rechtstand is zodanig dat het bord van 30 km niet passend is. Immers, een 30 km regel mag pas ingevoerd worden als uit de inrichting blijkt dat dit ook de bedoeling is. Gezien de lange rechtstand kan hier gewoon 50 gereden worden. De bushaltes/verhoogde instap is er nog gewoon en aangelegd nadat u de bus uit de routing had gehaald.

Worden instanties zoals Reizigersoverleg ook meegenomen in allerlei lokale ontwikkelingen zoals de omgevingsagenda. Het is voor ons onmogelijk om alle lokale (politieke) ontwikkelingen te volgen. Bij bijvoorbeeld, zoals in dit geval, hierbij OV-gerelateerde zaken spelen is dat in dit soort gevallen wel interessant om advies ook aan dergelijke organisaties te vragen. Net zoals aan andere maatschappelijke belangenvertegenwoordigers in het fysieke én sociale domein. Heeft bijvoorbeeld ook de adviesraad Sociaal Domein, die ook bezig is met het streven naar een inclusieve samenleving, advies hierover kunnen en mogen geven? Zo nee, waarom niet, zo ja wat is het advies? Juist vanuit de gehandicaptenzorg is het belangrijk dat er goede toegankelijke openbaar vervoer verbindingen zijn.

Zoals in het kader van een andere vervolgvraag op een artikel 38 vraag verwijzen we ook hier naar pagina 56 van Pieter Omtzigt zijn boek staat dat je moet doorvragen, dat je niet moet opgeven, ook als je ontzettend veel tegenstand ontmoet. En dat je niet meteen hoeft te denken dat iets niet waar kan zijn, omdat het te absurd lijkt. Weerstand kun je zien als een teken dat er iets heel erg mis is, want anders zou iemand de stukken wel open op tafel leggen. Interessante uitspraak die ons sterk het gevoel geeft dat dit hier ook wel eens het geval kan zijn. Zeker gezien het feit dat we vaker van deze ontwijkende antwoorden krijgen op vragen en dergelijke.

Dus we gaan door tot de onderste steen boven is.

Vertrouwen is goed, controle is beter. Maar als je niet actief alle informatie krijgt, als het college haar actieve informatieplicht verzaakt of zodanig organiseert dat wij als braadsleden extra moeite moeten doen om er bij te kunnen? Dat lijkt steeds meer de overhand te krijgen. Hierdoor wordt het “wantrouwen” aangewakkerd en waarschijnlijk dus niet zonder reden. We gaan er niet voetstoots vanuit dat de overheid de waarheid spreekt (pagina 61 Omtzigt). Uit eigen ervaring weten we dat instanties als de Raad van State er vanuit gaat dat de overheid de waarheid spreekt. Omtzigt en de toeslagenaffaire bevestigt een ervaring jaren geleden. Helaas is dit niet zo. Niet voor niets wordt steeds meer gesproken over vertrouwen herwinnen, betrouwbare overheid. We krijgen al langer

niet de antwoorden op vragen die door onze fractie worden gesteld. Veelal moeten we meerdere keren op het zelfde onderwerp keer op keer in de pen klimmen. De WOB is niet bedoeld voor raadsleden, maar door de antwoorden die we zo langzamerhand krijgen waardoor we vraag op vraag moeten gaan stellen, ga je hieraan twijfelen.

Als we niet blijven doorvragen, omdat dit niet doelmatig zou zijn, dan gaan we van geval tot geval steeds meer krijgen dat de antwoorden zo nietszeggend zijn dat we maar stoppen met vragen stellen en geven we ons steeds meer gewonnen. Is dat de opzet van dergelijke nietszeggende antwoorden? We stellen deze vragen niet vanuit een enkel doel, maar elke keer weer vanuit de controlerende taak. Onze fractie is door een vorige burgemeester al eens aangesproken dat het goed was dat we de nodig zaken aanbrachten en tot een wisten te brengen. Maar tegelijkertijd gaf deze burgemeester aan dat de gemeente moeite had dat onze fractie bij elke zaak weer aangaf dat er meer van dergelijke dossiers onder onze aandacht waren gebracht en ongelukkig was met het feit dat we aangaven dat we dus meerdere dossiers hadden/hebben. Dit gaf een verkeerd beeld, een negatief imago, van de gemeente en of we daar maar mee wilde stoppen. Maar, geacht college, dat zegt meer over de overheid die zelf zorgt dat er een bepaald beeld ontstaat. Door gewoon openheid te geven en burgers bij te staan naar oplossingen, niet nee ten zijn of ja mits, maar ja, en zal leiden tot inzicht in een veranderende overheid. Met de opmerking dat we een zaak wel tot een oplossing hebben weten te brengen maar dat er nog meer dossiers zijn die aandacht behoeven wordt aangegeven dat er iets moet veranderen. Wij hebben het daarom ook geen omzetting van nee, tenzij cultuur naar ja, maar cultuur. Dat is voor ons hetzelfde, alleen klinkt het mooier: glas is half vol in plaats van half leeg. Maar nog steeds maar voor de helft gevuld. Voor ons is het adagium: ja, en. Dus hoe kunnen we de burger, de ondernemer helpen met hetgeen hij of zij wil. Dat is ook de gedachte van de nieuwe omgevingswet, maar dat kan ook nu al. Maar je moet het wel willen.

Dus de vraag is/vragen zijn hopelijk nu wel helder. We herhalen de vragen en opmerkingen van onze brief van 4 juli:

Alle Kernen Bereikbaar” Dienstregeling en route Bussen: is er al meer bekend over de toekomstige bus route door de kern Oud Gastel?

Uw antwoord: In verband met de werkzaamheden aan de Rijpersweg (inmiddels afgerond) en het stamriool Dorpsstraat-Karolinastraat (start na de zomervakantie) rijdt de grote lijnbus al enige tijd de route N268 – Kruislandseweg – Kruidenlaan – Veerkensweg. De lijnbus rijdt na het verlaten van het busstation diezelfde route terug richting de provinciale weg. Tijdens het intensieve burgerparticipatieproces voorafgaand aan het project stamriool Oud Gastel is de duidelijke wens uitgesproken door de inwoners om de grote lijnbussen niet meer door het dorp te laten rijden, hetgeen ten goede komt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het dorp. Dit betekent niet dat als er in de toekomst met kleinere busjes gereden gaat worden, deze niet door het dorp kunnen rijden. Om die reden zijn bijv. de bushaltes aan de Rijpersweg nog niet weggehaald. Ook kan het zijn dat met het pilotproject Bravo Flex de haltes in het dorp gebruikt kunnen gaan worden als halteplaats voor de hubtaxi. Dit zijn ontwikkelingen voor de toekomst waarover de gemeenten in de

regio nog in gesprek zijn met de Provincie Noord-Brabant als concessiehouder. Met het oog op de ontwikkelingen op de Kruislandseweg (afwaardering van 70 naar 50 km/uur, concept planning uitvoering in 2023) gaan we onderzoeken of hier een mobiliteitshub te realiseren is. De lijnbus zou in dat geval komende vanaf de N268 de Kruislandseweg oprijden, daar halteren, en via een nieuwe rotonde terugdraaien richting de rotonde N268. Ook hierover zijn we in gesprek met de Provincie Noord-Brabant (concessieverlener) en Arriva (vervoerder)

Bewoners waar de lijnbussen door de straten gingen willen wellicht deze bussen niet meer. Maar zoals het al jaren met openbaar vervoer is: Iedereen wil openbaar vervoer maar niet door zijn straat en zeker geen halte voor de deur. De verkeersveiligheid is niet gediend dat er geen openbaar vervoer meer door het dorp komt, de leefbaarheid is hier niet mee gediend en zeker nu iedereen ouder wordt, worden de afstanden te groot. Hiermee ontstaat geen inclusieve samenleving, integendeel, door openbaar vervoer uit de kern halen ontstaat achterstand en minder mobiliteit. Ook in kader van minder kilometers maken vanwege energiebesparing is het niet verstandig openbaar vervoer uit de kern te halen. De vraag is nog maar of er met kleinere busjes gereden gaat worden, er staan nog niet veel bedrijven te trappelen om in te schrijven op een nieuwe concessie, zo hebben we vernomen. Bovendien is nu wel het openbare vervoer weg. Mensen zoeken een alternatief en het wordt alleen maar lastiger de mensen weer de bus in te krijgen. Dus dit is ook een verkeerd signaal.

Oud Gastel is ongeveer 2 km lang, dus vanaf de Rijpersweg loop je maximaal 2 km naar de bushalte aan de Kruislandseweg.

het CROW geeft de volgende richtlijnen:

acceptabel geachte" loopafstand

Onderstaande tabel geeft een zo goed mogelijk overzicht van acceptabele loopafstanden voor verschillende functies op basis van verschillende bronnen. De gevonden afstanden kunnen niet zomaar worden toegepast. Soms is alleen de afstand tot een parkeerplaats bekend, soms verschillende de afstanden flink per bron en vaak betreft het buitenlands onderzoek, dat zoals gezegd niet zomaar in Nederland kan worden toegepast. Voor een goed Nederlands overzicht is meer onderzoek nodig, zeker als het gaat om loopafstanden van deur tot deur.

Functie	(Maximale) acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Winkelen	300 meter vanaf p (CROW 2004); 400 meter (WCC 2011); 1000 meter (Carley en Donaldsons 1996 in TIHT 2000)
Werken	500 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (WCC 2011)
Ontspanning	300 meter vanaf p (CROW 2004)
Gezondheidszorg	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Onderwijs	300 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (KPVV 2013)
Eten en drinken	250 meter (Moudon et al. 2006)
Supermarkt	450 meter (Moudon et al. 2006); 15 minuten (Damen 2000) = circa 1200 m
Halte lokale bus	350 meter (CROW 2004); 250 (Pettinga 1985); 5 minuten (van der Blij et al. 2010) = circa 400 meter
Halte stadstram/interlokale bus	450 meter (CROW 2004)
Halte sneltram/metro	700 meter (CROW 2004)
Treinstation	1000 meter (CROW 2004); 10 minuten (Damen 2000) = circa 800 meter; 1,3 - 2,2 km (Keijer en Rietveld 2000); 12 minuten = circa 1000 m (RWS 2004-2009); 760 m (ITF 2012 zie ook figuur 9)
Brievenbus	500 meter (BARP 2009)
Parkeerautomaat	200 tot 250 meter*
Elektrische laadpaal	250 à 300 meter*
Afvalcontainer	125 meter*
Fietsparkeerplaats	100 meter (Verkeersnet 2015)

Bron: Molster (2016)

Werkelijk gelopen afstanden

Opvallend is dat de gemiddelde loopafstand in Nederland tussen de 710 meter (Methorst 2005a) en 1700 meter (OVIn) ligt, terwijl de maximaal acceptabel geachte loopafstanden tot de meeste voorzieningen veel kleiner zijn. Onderstaande figuur laat zien dat maar 34% van alle loopverplaatsingen tussen de 100 en 500 meter ligt, terwijl vrijwel alle gevonden acceptabele loopafstanden in deze bandbreedte vallen. Afstandsverdeling van verplaatsingen te voet

	Afstandsverdeling van verplaatsingen te voet						
	0,1 - 0,5 km	0,5 - 1,0 km	1,0 - 2,5 km	2,5 - 3,7 km	3,7 - 5,0 km	5,0 - 7,5 km	>10 km
Alle motieven	34%	23%	31%	4%	2%	4%	1%
Woon-werk	46%	25%	25%	2%	1%	0%	0%
Winkelen	40%	28%	26%	3%	1%	1%	0%
Onderwijs	43%	29%	25%	2%	0%	1%	0%
Vrije tijd	25%	18%	32%	11%	3%	7%	2%

Bron: CROW, KiM, OViN2011-2013

Dat betekent dat als het openbaar vervoer meer dan 350 meter is gelegen van je vertrekpunt je veelal andere vervoersvormen gaat kiezen. Maar je zult maar afhankelijk van het openbaar vervoer zijn. We zijn in Oud Gastel trots dat we een busoverstaplokatie hebben. De verbinding van deze locatie naar Breda bijvoorbeeld is een goede. Maar door deze wijzigingen wordt het openbaar vervoer slechter, omdat het minder aantrekkelijk wordt om in te stappen, de loopafstand wordt te groot en minder passagiers betekent dat het openbaar vervoer afkalft. Juist in dorpen is het openbaar vervoer belangrijk. In Hoeven heeft u het openbaar vervoer een straat verplaatst. Maar hier wordt het gehele openbaar vervoer uit de kern gehaald. Omdat volgens uw zeggen op basis van participatie men dit wilde. Dat zegt u ook over de herinrichting van het marktplein waar nu veel mensen tegen te hoop lopen en mensen dit nu niet willen. Dus de participatie lijkt erg eenzijdig.

Op 24 september 2020 heeft de raad de Omgevingsagenda vastgesteld. Hierbij zat een inventarisatie waarbij, zonder enige inbreng, ineens stond dat de toekomstige functie busstation ter discussie stond. Wij hebben daar als fractie een groot vraagteken bij gesteld waarom dit hier nu al stond en een voorschot op iets genomen wordt. Nu blijkt dat het helemaal geen voorschot blijkt te zijn zoals is gesteld door het college, maar een gegeven gezien de antwoorden op vragen.

Maar de gebruiker heeft u niet gehoord. De provincie Noord-Brabant is concessiehouder. Daarom is ook deze tweede brief ook naar de provincie gestuurd, naar de verantwoordelijke gedeputeerde.

Wij maken ons hier flinke zorgen over en verzoeken uw college met de provincie in gesprek te gaan om op zeer korte termijn, direct na de zomervakantie in ieder geval als de scholen weer beginnen, te zorgen dat er weer openbaar vervoer DOOR de kern Oud Gastel komt.

We gaan er nu nog maar weer vanuit dat u de vragen breed leest en zorgt voor een heldere eenduidige beantwoording, controleerbaar.

Gaan we vanaf nu serieus om met vragen van welke fractie uit de raad dan ook of blijft u de tactiek hanteren die jaren geleden in de Tweede Kamer ook speelde. Met vragen n.a.v. een krantenartikel. De vraag was of de minster dat artikel kende en vervolgens kwamen vele vragen over n.a.v. dat artikel. Een behandelaar was zo "slim" om te geven dat het betreffende krantenartikel niet bekend



was en dus op de vragen een n.v.t. van toepassing kon zijn. Vanaf dat moment wordt het krantenartikel maar meegestuurd. Zo gaan we toch niet met elkaar om?

Net zoals we de vorige keer aangaven, we verwachten een gedegen antwoord op de gehele situatie.

Met vriendelijke groet

Fractie Voor De Gemeenschap

Gert Logt

fractievoorzitter

c.c. Gemeenteraad het college van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch en ROVER



Oud Gastel, 4 juli 2021

Onderwerp: Openbaar vervoer

Geacht college,

Donderdag 24 juni, bij behandeling van de jaarrekening, zag ik een schriftelijk antwoord op vragen van de CDA fractie met betrekking tot het openbaar vervoer door de kern Oud Gastel.

“Alle Kernen Bereikbaar” Dienstregeling en route Bussen: is er al meer bekend over de toekomstige bus route door de kern Oud Gastel?

Uw antwoord: In verband met de werkzaamheden aan de Rijpersweg (inmiddels afgerond) en het stamriool Dorpsstraat-Karolinastraat (start na de zomervakantie) rijdt de grote lijnbus al enige tijd de route N268 – Kruislandseweg – Kruidenlaan – Veerkensweg. De lijnbus rijdt na het verlaten van het busstation diezelfde route terug richting de provinciale weg. Tijdens het intensieve burgerparticipatieproces voorafgaand aan het project stamriool Oud Gastel is de duidelijke wens uitgesproken door de inwoners om de grote lijnbussen niet meer door het dorp te laten rijden, hetgeen ten goede komt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het dorp. Dit betekent niet dat als er in de toekomst met kleinere busjes gereden gaat worden, deze niet door het dorp kunnen rijden. Om die reden zijn bijv. de bushaltes aan de Rijpersweg nog niet weggehaald. Ook kan het zijn dat met het pilotproject Bravo Flex de haltes in het dorp gebruikt kunnen gaan worden als halteplaats voor de hubtaxi. Dit zijn ontwikkelingen voor de toekomst waarover de gemeenten in de regio nog in gesprek zijn met de Provincie Noord-Brabant als concessiehouder. Met het oog op de ontwikkelingen op de Kruislandseweg (afwaardering van 70 naar 50 km/uur, concept planning uitvoering in 2023) gaan we onderzoeken of hier een mobiliteitshub te realiseren is. De lijnbus zou in dat geval komende vanaf de N268 de Kruislandseweg oprijden, daar halteren, en via een nieuwe rotonde terugdraaien richting de rotonde N268. Ook hierover zijn we in gesprek met de Provincie Noord-Brabant (concessieverlener) en Arriva (vervoerder)

Bewoners waar de lijnbussen door de straten gingen willen wellicht deze bussen niet meer. Maar zoals het al jaren met openbaar vervoer is: Iedereen wil openbaar vervoer maar niet door zijn straat en zeker geen halte voor de deur. De verkeersveiligheid is niet gediend dat er geen openbaar vervoer meer door het dorp komt, de leefbaarheid is hier niet mee gediend en zeker nu iedereen ouder wordt, worden de afstanden te groot. Hiermee ontstaat geen inclusieve samenleving, integendeel, door openbaar vervoer uit de kern halen ontstaat achterstand en minder mobiliteit. Ook in kader van minder kilometers maken vanwege energiebesparing is het niet verstandig openbaar vervoer uit de kern te halen. De vraag is nog maar of er met kleinere busjes gereden gaat worden, er staan nog niet veel bedrijven te trappelen om in te schrijven op een nieuwe concessie, zo hebben we vernomen. Bovendien is nu wel het openbare vervoer weg. Mensen zoeken een alternatief en het wordt alleen maar lastiger de mensen weer de bus in te krijgen. Dus dit is ook een verkeerd signaal.

Oud Gastel is ongeveer 2 km lang, dus vanaf de Rijpersweg loop je maximaal 2 km naar de bushalte aan de Kruislandseweg.

het CROW geeft de volgende richtlijnen:

acceptabel geachte" loopafstand

Onderstaande tabel geeft een zo goed mogelijk overzicht van acceptabele loopafstanden voor verschillende functies op basis van verschillende bronnen. De gevonden afstanden kunnen niet zomaar worden toegepast. Soms is alleen de afstand tot een parkeerplaats bekend, soms verschillende de afstanden flink per bron en vaak betreft het buitenlands onderzoek, dat zoals gezegd niet zomaar in Nederland kan worden toegepast. Voor een goed Nederlands overzicht is meer onderzoek nodig, zeker als het gaat om loopafstanden van deur tot deur.

Functie	(Maximale) acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Winkelen	300 meter vanaf p (CROW 2004); 400 meter (WCC 2011); 1000 meter (Carley en Donaldsons 1996 in TiHT 2000)
Werken	500 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (WCC 2011)
Ontspanning	300 meter vanaf p (CROW 2004)
Gezondheidszorg	150 meter vanaf p (CROW 2004)
Onderwijs	300 meter vanaf p (CROW 2004); 1000 meter (KPVV 2013)
Eten en drinken	250 meter (Moudon et al. 2006)
Supermarkt	450 meter (Moudon et al. 2006); 15 minuten (Damen 2000) = circa 1200 m
Halte lokale bus	350 meter (CROW 2004); 250 (Pettinga 1985); 5 minuten (van der Blij et al. 2010) = circa 400 meter
Halte stadstram/interlokale bus	450 meter (CROW 2004)
Halte sneltram/metro	700 meter (CROW 2004)
Treinstation	1000 meter (CROW 2004); 10 minuten (Damen 2000) = circa 800 meter; 1,3 - 2,2 km (Keijer en Rietveld 2000); 12 minuten = circa 1000 m (RWS 2004-2009); 760 m (ITF 2012 zie ook figuur 9)
Brievenbus	500 meter (BARP 2009)
Parkeerautomaat	200 tot 250 meter*
Elektrische laadpaal	250 à 300 meter*
Afvalcontainer	125 meter*
Fietsparkeerplaats	100 meter (Verkeersnet 2015)

Bron: Molster (2016)

Werkelijk gelopen afstanden

Opvallend is dat de gemiddelde loopafstand in Nederland tussen de 710 meter (Methorst 2005a) en 1700 meter (OVIN) ligt, terwijl de maximaal acceptabel geachte loopafstanden tot de meeste voorzieningen veel kleiner zijn. Onderstaande figuur laat zien dat maar 34% van alle loopverplaatsingen tussen de 100 en 500 meter ligt, terwijl vrijwel alle gevonden acceptabele loopafstanden in deze bandbreedte vallen. Afstandsverdeling van verplaatsingen te voet

	Afstandsverdeling van verplaatsingen te voet						
	0,1 - 0,5 km	0,5 - 1,0 km	1,0 - 2,5 km	2,5 - 3,7 km	3,7 - 5,0 km	5,0 - 7,5 km	>10 km
Alle motieven	34%	23%	31%	4%	2%	4%	1%
Woon-werk	46%	25%	25%	2%	1%	0%	0%
Winkelen	40%	28%	26%	3%	1%	1%	0%
Onderwijs	43%	29%	25%	2%	0%	1%	0%
Vrije tijd	25%	18%	32%	11%	3%	7%	2%

Bron: CROW, KiM, OViN2011-2013

Dat betekent dat als het openbaar vervoer meer dan 350 meter is gelegen van je vertrekpunt je veelal andere vervoersvormen gaat kiezen. Maar je zult maar afhankelijk van het openbaar vervoer zijn. We zijn in Oud Gastel trots dat we een busoverstaplokatie hebben. De verbinding van deze lokatie naar Breda bijvoorbeeld is een goede. Maar door deze wijzigingen wordt het openbaar vervoer slechter, omdat het minder aantrekkelijk wordt om in te stappen, de loopafstand wordt te groot en minder passagiers betekent dat het openbaar vervoer afkalft. Juist in dorpen is het openbaar vervoer belangrijk. In Hoeven heeft u het openbaar vervoer een straat verplaatst. Maar hier wordt het gehele openbaar vervoer uit de kern gehaald. Omdat volgens uw zeggen op basis van participatie men dit wilde. Dat zegt u ook over de herinrichting van het marktplaats waar nu veel mensen tegen te hoop lopen en mensen dit nu niet willen. Dus de participatie lijkt erg eenzijdig.

Op 24 september 2020 heeft de raad de Omgevingsagenda vastgesteld. Hierbij zat een inventarisatie waarbij, zonder enige inbreng, ineens stond dat de toekomstige functie busstation ter discussie stond. Wij hebben daar als fractie een groot vraagteken bij gesteld waarom dit hier nu al stond en een voorschot op iets genomen wordt. Nu blijkt dat het helemaal geen voorschot blijkt te zijn zoals is gesteld door het college, maar een gegeven gezien de antwoorden op vragen.

Maar de gebruiker heeft u niet gehoord. De provincie Noord-Brabant is concessiehouder. Daarom is deze brief ook naar de provincie gestuurd, naar de verantwoordelijke gedeputeerde.

Wij maken ons hier flinke zorgen over en verzoeken uw college met de provincie in gesprek te gaan om op zeer korte termijn, direct na de zomervakantie in ieder geval als de scholen weer beginnen, te zorgen dat er weer openbaar vervoer DOOR de kern Oud Gastel komt.

Met vriendelijke groeten,

Gert Logt

Fractievoorzitter Voor De Gemeenschap

c.c. Gemeenteraad het college van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151 5200 MC 's-Hertogenbosch en ROVER

**Voor De Gemeenschap | Secretariaat Vorstinnenhof 14, 4751BE Oud Gastel | T 0165-518880 F 0165-518881
| E secretariaat@vdg-halderberge.nl | Bankrekening 1099.48.432**