

Provincie Fryslân.
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden
provincie@fryslan.frl

Ons Kenmerk: 07-2022
Plaats en Datum: Leeuwarden 27 juli 2022
Onderwerp: Reactie Rocov op RMP

Beste heer, mevrouw,

Met deze brief reageert Rocov Fryslân op het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP).

Algemeen

In het RMP wordt ervan uitgegaan dat Fryslân een autoprovincie is en dat de auto ook in de toekomst belangrijk zal blijven voor de mobiliteit. Wat we hierin missen is het ruimteaspect van het autobezit. Op het platteland is dat minder aan de orde, maar in de steden, zoals Leeuwarden, staan de straten vol met auto's, ook in de relatief nieuwe wijken. Auto's staan vaak op het trottoir, een ruimte die daar niet voor bedoeld is. De wijken zijn ontworpen in een tijd dat men per huishouding maximaal één auto had, maar dat is inmiddels al lang niet meer zo.

Hoofdstuk 2 Friese waarden en opgaven

Blz. 8. Aangegeven wordt dat men bereikbaarheid boven snelheid verkiest. Op zich een goed uitgangspunt, maar de consument zal toch vaak kiezen voor snelheid en gemak 'wacht ik op de bus die over een uur gaat of pak ik de auto'.

Blz. 13. Mobiliteitsvoorkeuren. Geconstateerd wordt dat de auto nog steeds dominant is en dat het extra inspanning zal vragen om een verschuiving van de auto naar de fiets en het openbaar vervoer te realiseren en om het wagenpark te verduurzamen. Het Rocov is het hiermee eens, maar zoals het hier staat is het toch weer hinken op twee gedachten: Openbaar vervoer en fiets versus de auto. Streven naar minder auto's is ook een vorm van verduurzaming.

Hoofdstuk 3 Ambitie mobiliteit

3.2 Hoe komen we waar. Hier wordt gesproken over een goed auto-fiets-netwerk. Een mooi uitgangspunt, maar het Rocov verwacht dat de reiziger zal kiezen voor gemak. Als de keuze is: Eerst met de fiets naar de bushalte, vervolgens met de bus naar het station,

om dan de trein te nemen en vervolgens met de bus of met een fiets naar de eindbestemming te gaan, versus meteen met de auto naar de eindbestemming, dan zullen waarschijnlijk veel mensen kiezen voor dat laatste. Goed openbaar vervoer is ook dicht bij je vertrekpunt kunnen opstappen, en met zo weinig mogelijk overstappen zo dicht mogelijk bij je eindpunt kunnen uitstappen.

In het verlengde hiervan moet ook nagedacht worden of in Leeuwarden de regionale treinen uit de richtingen Harlingen en Sneek/Stavoren naar Groningen kunnen doorrijden.

Redactioneel blz. 26

'Volledige toegankelijkheid van OV voor mensen met een lichamelijke of fysieke beperking'. Fysiek is hetzelfde als lichamelijk, waarschijnlijk wordt hier geestelijk of verstandelijk bedoeld.

Programmalijn 1

Blz. 33. Dat het openbaar vervoer mensen moet faciliteren die ervan afhankelijk zijn is juist, maar het moet ook aantrekkelijk zijn voor mensen die niet afhankelijk zijn als alternatief voor de auto. Dit vergroot het (financiële) draagvlak.

Blz. 37 en verder. Het Rocov is positief over de inspanningen met betrekking tot de Lelylijn. Bij de keuze van het tracé stellen we voor na te denken over een station Fryslân-Centraal, in de buurt van Joure, als toekomstige OV-hub van de provincie Fryslân. Een tweede station bij Heerenveen kan dan vervallen, of alleen worden gebruikt voor sprinters. De Lelylijn takt bij Heerenveen af richting Leeuwarden en gaat met een fly-over door richting Drachten en Groningen.

Planologisch gezien zou nieuwbouw in Fryslân de nadruk moeten krijgen bij de bestaande spoorstations.

Het verhogen van de frequentie op het traject Leeuwarden-Groningen v.v. naar vijf of zes treinen in het uur moet nog eens afgezet worden tegen een hogere frequentie richting Zwolle en verder.

Het Rocov vindt dat de decentralisatie van de sprinterdienst Leeuwarden-Zwolle alleen moet worden doorgevoerd als dit een substantiële verbetering voor de reiziger betekent.

Het station Werpsterhoeke krijgt volgens ons te weinig aandacht. Er wordt te veel uitgegaan van een sprinterstation voor de nabijgelegen woonwijk. Onderzocht zou kunnen worden of dit station niet de ov-hub moet zijn voor het noordelijke deel van de provincie. Ook omdat station Leeuwarden steeds slechter bereikbaar wordt voor auto's en bussen. Vergelijk Amsterdam waar het station Zuid steeds meer de rol overneemt van Centraal.

Programmalijn 2

Het voorstel is het stimuleren van elektrische auto's. Maar ook met het weg doen van de extra auto in het gezin omdat er goed openbaar vervoer voor handen is, is verduurzaming.

Er moet nagedacht worden over het beleid met betrekking tot laadpalen. Wat we nu zien is dat op verzoek van de consument willekeurig laadpalen worden neergezet in wijken,

waar iemand dan vervolgens een min of meer eigen parkeerplaats heeft. Dit is op den duur onhoudbaar. In wijken moeten centrale oplaadplekken komen.

Programmalijn 3

Aandacht krijgt de "digitale bereikbaarheid" van het OV. Op dit moment is er een woud aan Apps. Iedere vervoerder heeft zijn eigen App voor het plannen van een reis en voor reisproducten etc. Bovendien staat het station vol met in- uit- en omcheckpalen van de verschillende vervoerbedrijven. Voor potentiële ov-reizigers is dit vaak een barrière om het openbaar vervoer te nemen. Zet in op één uniforme reis-App en een transparant betalingssysteem voor reizen met het openbaar vervoer in heel Nederland. Ook in het woud aan kortingsmogelijkheden mag gesneden worden. De incidentele reiziger heeft het gevoel dat hij veel te veel betaalt. Waarom moet je voor goedkoper reizen buiten de spits, in het weekend, enz. een abonnement hebben. Dat kan standaard voor iedereen.

Programmalijn 4

Reizen met het openbaar vervoer is verkeersveiliger. Voor wat betreft de sociale veiligheid is er nog wat te winnen. In de NS-treinen is standaard een servicemedewerker (conducteur) aanwezig, maar deze is veel te weinig zichtbaar. In de regionale treinen is de servicemedewerker vervangen door camera's. Er worden zelf al experimenten gedaan om treinen zonder machinist te laten rijden. Voor de veiligheidsbeleving van de passagiers is het niet goed als er geen personeel meer op de trein is.

Blz. 17, punt 2.3.

'Meer en meer automatisch'. U geeft aan dat marktpartijen hierin bepalend zijn. Ook op blz. 18 'Meer en meer met elkaar' schrijft u dat marktpartijen hierin het voortouw moeten nemen. Marktpartijen zullen dit wel doen, echter alleen wanneer ze daarin voor zichzelf een goed verdienmodel zien en niet of het goed is voor de reizigers en de omgeving. Onze zorg is dat bij een door de markt gedreven systeem niet alle reizigers over goed vervoer kunnen beschikken.

Blz. 30. 'Smart Mobility' en 'Mobility as a Service'. Op het platteland moet er nog naar gekeken worden hoe we dit kunnen ontsluiten. Het Rocov vindt dat de overheid hierin meer het voortouw moet nemen en een landelijk kader voor deze systemen moet opstellen. Nu al hebben reizigers te maken met een overvloed aan MaaS-Apps. De kans bestaat dat we in elke regio een apart systeem krijgen.

Mobiliteit is voor iedereen betaalbaar. Een derde deel van de bevolking kan niet goed rondkomen met hun financiën. Dan heb je toch ook te maken met vervoersarmoede. Hoe gaat u hiermee om?

Blz. 29. Onderzoek doen naar de veiligheidsbeleving in het OV.

Aan de hand van meldingen komt echter slechts 20% van de geweldsincidenten in het openbaar vervoer naar buiten. Ook het personeel geeft niet alles door. Veel ouderen reizen niet meer na 22 uur omdat ze zich dan niet veilig voelen.

Blz. 39, 'We willen het mobiliteitsbureau doorontwikkelen en de Opstapper in Fryslân verder integreren met het gemeentelijk doelgroepenvervoer'.

Het Rocov maakt hieruit op dat al het kleinschalige openbaar vervoer uit de busconcessie wordt gehaald en dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering overgaat naar de gemeenten. Het Rocov is bang dat deze ontwikkeling het ketenaspect van het openbaar

vervoer niet ten goede komt. Ook is er het gevaar dat er vraaguitval van reizigers optreedt (zoals ook nu bij de inzet van de Opstapper, er blijft slechts 10% van de reizigers over). Het ov-netwerk verschaalt verder. Er vindt feitelijk een omgekeerde integratie van het doelgroepenvervoer plaats. Waar het enkele jaren geleden nog het beleid was om het openbaar vervoer toegankelijk te maken, om zo meer Wmo-gerechtigden in het openbaar vervoer te krijgen, zien we nu een ontwikkeling dat ov-reizigers onderdeel worden van het Wmo-vervoer. Op de netwerkkaart in bijlage 3 zien we nog de hoofdstructuur. Het onderliggende vervoer is niet afgebeeld en gaat waarschijnlijk naar de mobiliteitsbureaus met de inzet van taxi's en Wmo-busjes. Het Rocov maakt zich zorgen over deze ontwikkeling.

U geeft aan te streven naar een maximale snelheid in de bebouwde kom van 30 km/u. Het Rocov is bang dat dit voor de doorstroming van de bussen nadelig kan zijn. Door het strekken van lijnen zullen de meeste bussen niet meer in 30km zones komen, maar daar waar lijnbussen aansluiting moeten bieden op de treinstations (zoals in Leeuwarden) kan dit nadelig zijn voor de reizigers.

Met het RMP wilt u het mobiliteitsbeleid weer bij de tijd brengen. *'Nieuwe ontwikkelingen en inzichten vragen om een nieuwe visie, met andere accenten waarbij wordt ingespeeld op nieuwe kansen'*. Het Rocov heeft met belangstelling deze visie bekeken en ziet de verdere uitwerking daarvan tegemoet, maar zal ook kritisch staan tegenover ontwikkelingen die het openbare karakter van het openbaar vervoer aantasten.

Met vriendelijk groet,



A.F. Ettema, voorzitter