

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

A Goordijk 4, 7275CA Gelselaar
M 06-29 43 79 20
E info@rocovfryslan.nl

Ons Kenmerk: 05-2024
Plaats en Datum: Leeuwarden, 26 maart 2024
Onderwerp: Reactie op RMP 1.0

Beste heer, mevrouw,

In juli 2022 heeft Rocov Fryslân, net als veel andere partijen, gereageerd op het ontwerp-Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). Inmiddels ligt er een RMP 1.0 en een uitvoeringsprogramma. Het Rocov heeft daarop nog een aantal vragen en opmerkingen die we met deze brief onder uw aandacht willen brengen. We verwijzen daarin steeds naar de betreffende pagina's in het RMP. Graag vernemen wij hierop uw reactie.

Pag.23

De tekst op pagina 23 beschrijft twee maatregelen gericht op het bevorderen van toegankelijkheid en gebruik van het openbaar vervoer (OV) voor senioren en mensen met beperkte mobiliteit in Leeuwarden en de provincie Friesland.

Maatregel 3.1: Stimuleren van senioren om OV te gebruiken in plaats van de auto

Deze maatregel omvat een pilotproject dat in 2024 wordt gelanceerd in samenwerking met de werkgroep toegankelijkheid Leeuwarden, de gemeente Leeuwarden en Arriva. Het doel van de pilot is om een toegankelijk voertuig in te zetten dat de binnenstad van Leeuwarden toegankelijker maakt voor reizigers. Op vrijdag zullen er twee keer per uur ritten worden aangeboden vanaf het busstation naar verschillende locaties in de binnenstad. Dit initiatief vormt een aanvulling op de bestaande dienstverlening, zoals de Arriva Vlinder die al sinds de zomer van 2023 door de binnenstad van Leeuwarden rijdt. Bovendien wordt er aandacht gevraagd bij de Friese gemeenten voor de subsidieregeling van het Rijk voor de inzet van OV-ambassadeurs.

Maatregel 3.2: Vermindering van infrastructurele barrières

Deze maatregel richt zich op het verminderen van obstakels in de infrastructuur die de toegankelijkheid van het openbaar vervoer belemmeren, vooral voor

mensen met een beperkte mobiliteit zoals rolstoelgebruikers, blinden en slechtzienden. In navolging van het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 zal er een provinciaal uitvoeringsprogramma worden opgesteld. Hierin zullen aanpassingen worden voorgesteld aan bushaltes, OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV om de toegankelijkheid te verbeteren. De provincie Friesland werkt hierbij samen met de Friese gemeenten en is van plan om in 2024 te starten, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen.

Vragen:

Effectiviteit:

- Hoe wordt de effectiviteit van de pilotmaatregel (3.1) gemeten?
- Worden er vooraf specifieke doelen vastgesteld en worden er na afloop van de pilot evaluaties uitgevoerd om te bepalen of deze doelen zijn bereikt?

Duurzaamheid:

- In hoeverre is de pilotmaatregel (3.1) duurzaam op de lange termijn?
- Wordt er rekening gehouden met de financiële levensvatbaarheid en de mogelijkheid om het initiatief na de pilotfase uit te breiden of voort te zetten?

Inclusiviteit:

- Hoe wordt ervoor gezorgd dat de aangeboden diensten, zoals de toegankelijke voertuigen in de pilot (3.1) en de infrastructurele aanpassingen (3.2), toegankelijk zijn voor alle mensen met beperkte mobiliteit, inclusief mensen met verschillende soorten beperkingen en behoeften?

Reizigersbetrokkenheid:

- In hoeverre zijn belangrijke belanghebbenden, zoals mensen met een beperking, lokale gemeenschappen en OV-gebruikers, betrokken geweest bij de ontwikkeling van deze maatregelen?
- Zijn hun stemmen meegenomen bij het plannen en uitvoeren van de initiatieven?

Meetbaarheid:

- Hoe wordt het succes van Maatregel 3.2, gericht op het verminderen van infrastructurele barrières, geëvalueerd?
- Zijn er meetbare indicatoren vastgesteld om de verbeteringen in de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te volgen en te evalueren?

Pag. 24. Met betrekking tot maatregel 3.3, 3.4 en 3.5 de volgende vragen:

Betrokkenheid van belanghebbenden:

- Hoe worden mensen die direct getroffen worden door vervoersarmoede betrokken bij het beleefonderzoek en bij het opstellen van concrete maatregelen?
- Zijn er mechanismen voor participatie van de gemeenschap opgezet om ervoor te zorgen dat hun behoeften en ervaringen worden gehoord en geïntegreerd in de beleidsvorming?

Transparantie en verantwoording:

- Hoe wordt bepaald welke maatregelen er worden opgenomen in het RMP 2.0 op basis van de resultaten van het beleefonderzoek?
- Zijn de criteria voor het selecteren van deze maatregelen duidelijk gedefinieerd en wordt er openbaar verantwoording afgelegd over de keuzes die worden gemaakt?

Effectiviteit van flexibele tarieven:

- Hoe wordt de effectiviteit van Maatregel 3.4, gericht op het hanteren van flexibele tarieven in het openbaar vervoer, beoordeeld?
- Zijn er concrete doelstellingen vastgesteld om de impact van deze maatregel op de betaalbaarheid van het OV voor specifieke doelgroepen te meten?

Kosteneffectiviteit:

- Hoe wordt de kosteneffectiviteit van het hanteren van flexibele tarieven en andere ontwikkelingen binnen het OV beoordeeld?
- Zijn er prognoses of analyses gemaakt om de potentiële financiële impact van deze maatregelen te beoordelen, met name in relatie tot het verbeteren van de betaalbaarheid voor specifieke doelgroepen?

Onafhankelijk advies en expertise:

- Hoe wordt de objectiviteit en kwaliteit van het advies van eventueel ingeschakelde externe bureaus gewaarborgd bij het ontwikkelen van het Friese producten & tarievenhuis voor het openbaar vervoer?
- Kan aangegeven worden welke criteria worden gebruikt om de geschiktheid van deze bureaus te beoordelen en hoe wordt ervoor gezorgd dat hun aanbevelingen in lijn zijn met de behoeften van de reizigers en de doelstellingen van het beleid?

Hoe wordt er specifiek aandacht besteed aan digitale toegankelijkheid en het gebruik van eenvoudige taal in de gesprekken met de vervoerder in 2024?

- Zijn er concrete doelstellingen vastgesteld om deze aspecten te verbeteren en zo ja, wat zijn deze doelstellingen?
- Op welke manier worden de behoeften en ervaringen van reizigers betrokken bij het onderzoek naar de verbetering van digitale toegankelijkheid?
- Worden er enquêtes gehouden, focusgroepen georganiseerd of andere methoden gebruikt om directe feedback van reizigers te verzamelen?
- Hoe worden de financiële en capacatieve beperkingen binnen de bestaande kaders voor exploitatie en beheer van OV-concessies aangepakt bij het streven naar verbeterde digitale toegankelijkheid?
- Zijn er mogelijkheden voor samenwerking met externe partners of het zoeken naar alternatieve financieringsbronnen om deze verbeteringen te realiseren?

Pag.44

De tekst op pagina 44 beschrijft het streven naar het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer (OV) als duurzaam alternatief voor autogebruik. Het benadrukt het belang van het maken van het OV aantrekkelijker, met als doel mensen te motiveren om de auto te laten staan en te kiezen voor reizen met de trein of de bus. De projectdoelstellingen omvatten het veranderen van de modal split, het verminderen van het autogebruik en het vergroten van de bezetting en betaalbaarheid van het OV.

Vragen:

Meetbaarheid:

- Hoe wordt de daadwerkelijke impact van het stimuleren van het OV-gebruik gemeten?

Rol en effectiviteit:

- Hoe worden de voorgestelde maatregelen om het OV aantrekkelijker te maken, zoals het verbeteren van de frequenties en doorstroming van het OV, in de praktijk gebracht?
- Welke specifieke strategieën worden gebruikt om ervoor te zorgen dat deze maatregelen daadwerkelijk leiden tot een toename van het OV-gebruik en een afname van het autogebruik?

Pag.50

De tekst op pagina 50 beschrijft twee verschillende maatregelen met betrekking tot het verbeteren van de toegankelijkheid en het gebruik van het openbaar vervoer (OV) voor senioren en mensen met een beperking. Het eerste deel richt zich op het stimuleren van senioren om meer gebruik te maken van het OV, terwijl het tweede deel zich richt op het verbeteren van de fysieke toegankelijkheid van het OV, met name bij bushaltes en treinstations.

Vragen:

Doelstellingen:

- Wat zijn de specifieke kwantificeerbare doelen voor het verbeteren van de OV-toegankelijkheid voor senioren?
- Hoeveel procent van de senioren wordt verwacht dat zij na implementatie van de maatregelen het OV gebruiken in plaats van de auto?

Meetbaarheid:

- Hoe wordt de tevredenheid gemeten?
- Welke specifieke criteria worden gebruikt om te beoordelen of senioren tevreden zijn met de OV-toegankelijkheid en -gebruik?

Rolverdeling:

- Welke concrete acties worden door de provinciale overheid ondernomen om de toegankelijkheid van bushaltes voor mensen met een beperking te verbeteren?
- Welke verantwoordelijkheden hebben andere belanghebbenden, zoals gemeenten, bij het realiseren van deze doelstellingen?

Tijdslijn en implementatie:

- Wat zijn de verwachte tijdslijnen voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen?
- Hoe wordt de voortgang van de implementatie gemonitord en welke stappen worden genomen als er vertragingen optreden, met name in relatie tot het landelijk Bestuursakkoord toegankelijkheid OV?

Pag.51

De tekst op pagina 51 beschrijft de problematiek van vervoersarmoede en mogelijke oplossingen, zoals het gebruik van Mobility as a Service (MaaS), deelmobiliteit en andere alternatieve vervoersconcepten. Het benadrukt ook de rol van betaalbaarheid van het openbaar vervoer (OV) bij het bestrijden van vervoersarmoede. Momenteel wordt er onderzoek gedaan naar vervoersarmoede in Fryslân, waarbij concrete projectdoelstellingen zullen worden opgesteld op basis van de onderzoeksresultaten.

Vragen:

Projectdoelstellingen:

- Welke specifieke doelstellingen worden overwogen om vervoersarmoede in Fryslân aan te pakken?
- Zijn er al bevindingen uit het onderzoek die aangeven welke gebieden het meest getroffen worden door vervoersarmoede en waar de prioriteit zou moeten liggen bij het opstellen van doelstellingen?

Rol en samenwerking:

- Hoe worden andere belanghebbenden, zoals lokale gemeenten, vervoersbedrijven en maatschappelijke organisaties, betrokken bij het onderzoek naar vervoersarmoede en het opstellen van concrete maatregelen?
- Op welke manier wordt ervoor gezorgd dat de voorgestelde maatregelen aansluiten bij de behoeften en omstandigheden van degenen die het meest getroffen worden door vervoersarmoede?

Met vriendelijk groet,



Willem A. Roos, voorzitter