

Provincie Fryslân.

Ter attentie van [REDACTED]

Postbus 20120

8900 HM Leeuwarden

provincie@fryslan.frl

Ons Kenmerk: 09-2022
Plaats en Datum: Leeuwarden 2 augustus 2022
Onderwerp: Reactie Rocov op NvU

Beste [REDACTED],

Met deze brief reageert Rocov Fryslân op de Nota van Uitgangspunten voor de aanbesteding van het busvervoer in de provincie Fryslân voor de periode van 2024 tot 2034. Het Rocov begrijpt de afwegingen die zijn gemaakt om te komen tot de uitgangspunten. Er verandert veel in het openbaar vervoer, en het is nodig om op die veranderingen te kunnen anticiperen. Toch is het Rocov verontrust over de effecten van sommige van die uitgangspunten.

Uitgangspunt 4: Delen van het (openbaar) busvervoer op het platteland kunnen uit de concessie worden gehaald en omgezet worden in andere vormen van mobiliteit of maatwerk.

De reisketen verandert, deels omdat het reisgedrag van mensen verandert. De uitgangspunten in de NvU spelen daarop in met de verdere ontwikkeling van knooppunten waar verschillende vormen van vervoer samenkomen en met de ontwikkeling van MaaS, waarmee de overgang tussen openbaar vervoer en maatwerk wordt gecoördineerd. Het Rocov ziet deze ontwikkeling met enige zorg tegemoet. Niet alle doelgroepen veranderen mee met de ontwikkelingen. Het kleinschalige vervoer wordt steeds minder transparant en wordt bovendien uit de concessie gehaald. U geeft aan dat de maatregelen om beter aan te sluiten bij de vraag van de reiziger kunnen leiden tot een vervoersaanbod dat weliswaar voor iedereen beschikbaar is, maar niet past binnen de definitie van openbaar vervoer en dus ook niet binnen de OV-concessie. Passend (deel-)vervoer, ook voor niet-autobezitters, is wenselijk om het platteland bereikbaar te houden. De NvU stelt: *'Er is vraag naar maatwerk, specifiek op het platteland, waarbij de vraag is welke*

rol het openbaar vervoer hierin heeft. Vanuit de Mienskip wordt hierover meegedacht.'

Voor het Rocov is het van belang is dat de reiziger wordt ontzorgd. De reiziger moet ervan op aan kunnen dat de reisketen klopt en planbaar is. De MaaS-apps gaan daar zeker bij helpen, maar er zijn doelgroepen die niet mee veranderen met deze ontwikkelingen. Die zien alleen een verdere verschraving van het aanbod.

Wat we ook zien is dat het kleinschalige vervoer wordt ondergebracht in mobiliteitscentrales die zijn opgezet voor het Wmo-vervoer. Van het oude streven om meer Wmo-reizigers in het openbaar vervoer te krijgen zien we nu een verschuiving naar meer openbaar vervoer reizigers in het Wmo-vervoer. Het openbaar vervoer beperkt zich tot de hoofdassen, het onderliggende vervoer gaat naar de mobiliteitsbureaus. Ook de verantwoordelijkheid voor de hele reisketen versnipperd. De provincie is opdrachtgever voor de ov-concessie, de gemeenten zijn dat voor de mobiliteitscentrales. De reiziger is straks zelf verantwoordelijk voor de reisketen. Vervoerders doen gewoon hun ding binnen de kaders van de opdracht. Bovendien kent het plattelandsvervoer straks vele vormen, maatwerk heet dat in de NvU. Van initiatieven uit de Mienskip tot lijntaxi's, belbussen, Opstappers en mogelijk ook Vlinders.

Het Rocov is bang dat deze ontwikkeling tot vraaguitval gaat leiden, en dan met name bij reizigers die de ontwikkelingen niet meer zo goed kunnen volgen en ook bij reizigers die over een auto beschikken en het allemaal maar gedoe vinden met al die apps en belsystemen op het platteland. Het Rocov pleit voor een centrale regie en verantwoordelijkheid voor de reisketen in Fryslân en één loket voor de reiziger voor klachten en vragen. Ook daarin kan de MaaS-app een rol spelen. Hoe de onderlinge verantwoordelijkheden verdeeld zijn hoeft voor de reiziger niet relevant te zijn zolang hij maar ontzorgd wordt en met een gerust gevoel op reis gaat.

Een ander punt waarvoor we aandacht vragen is uitgangspunt 14.

Vanuit de eilanden is er behoefte aan aansluitend openbaar vervoer op vraaggestuurde afvaarten. In de huidige situatie is het zo dat wanneer er een extra afvaart wordt ingepland, er op de eilanden geen aansluitend busvervoer beschikbaar is. De omlooptijd van de huidige busdiensten maakt dit niet mogelijk. De praktijk is dan dat reizigers met hun bagage arriveren, maar eenmaal op de kade niet verder kunnen. Op de eilanden is alles afgestemd op de dienstregeling van de veerdiensten. In de komende busconcessie zou als eis kunnen worden opgenomen dat er op geplande extra afvaarten (vaak zijn ze al lang van tevoren te voorspellen en daarom ook al ingepland) aansluitend openbaar vervoer geboden wordt. Dit moet mogelijk ook al in de uitgangspunten verwoord worden.

Verder hebben we nog een aantal vragen en opmerkingen per pagina.

Blz. 17, punt 3.2, 4e bullit: 'Krimp van het aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs. Dit leidt tot minder schoollocaties'. Leiden minder schoollocaties juist weer niet tot meer vervoer? De leerlingen moeten dan verder weg.

*Blz 18, Opgaven voor het openbaar busvervoer
'Het terugwinnen van reizigers en daarmee verhogen van de kostendekkingsgraad van het openbaar busvervoer'. Wat is daar tot dusver op ondernomen? Zijn er al effecten merkbaar? Hoe meet je dat wanneer juist de zwakke lijnen worden weggesaneerd en overgeheveld naar de mobiliteitsbureaus?*

*Blz. 24 "Stedelijke centra"
Zijn Heerenveen en Drachten ook al steden? Friesland is trots op zijn elf steden, daar komen er niet ineens twee bij. Ons voorstel: 'Grote centra'.*

Blz. 26 eerste alinea. Hier wordt meerdere keren gesproken over dag en avond. Is het nodig deze begrippen te definiëren (net als de spits- en dalperiode)? Wanneer begint de avond en eindigt deze? Met de dag wordt vaak het hele etmaal bedoeld, maar vaak ook de periode dat het licht is. Op zich is het in de NvU wel duidelijk wat er bedoeld wordt, maar misschien kan het worden toegevoegd aan de definities.

Blz. 27 Uitgangspunt 10: Bij structureel minder dan vijf reizigers per rit kan een reguliere busdienst worden vervangen door maatwerk. Kan dit ook vervangen worden door een spitslijn als er in de spits wel voldoende aanbod is?

*Blz. 28 Initiatief deelfietsen en deelvervoer.
Op de grotere NS-stations zijn nu al OV-fietsen. Komen hier nog andere deelfietsen bij, of gaat het hier om stations waar geen OV-fietsen zijn? Het lijkt ons overbodig om meerdere aanbieders van deelfietsen op de stations te hebben.*

De Wijkauto Westeinde is een concurrent voor de stadsbus omdat hij ook naar wijken rijdt waar de stadsbus komt.

*Blz. 29 Voor het toekomstige station Werpsterhoeke...
Het Rocov vraagt zich af waarom er nog steeds geen visie is op station Werpsterhoeke als OV-hub.*

Blz. 29 Uitgangspunt 17: Op minder drukke momenten (avonduren en weekend) kunnen wijken worden ontsloten worden door een vraagafhankelijk vervoersysteem.

De Wijkauto Westeinde voldoet hier niet aan, deze rijdt niet voor half negen, na half zes en ook niet in het weekend. Het Rocov pleit ervoor om kritisch zijn met dit soort oplossingen, het is geen vraagafhankelijk vervoer.

Blz 32. Uitgangspunt 22: De door de instroom van zero-emissie bussen verkregen HBE's komen in eigendom van de provincie en worden in principe niet verhandeld.

Hier staat 'in principe niet verhandeld' terwijl erboven staat 'niet verhandeld'. Dat is een verschil. Het uitgangspunt biedt dus eigenlijk ruimte voor verhandelen van HBE's.

Blz. 33 Uitgangspunt 26: De benodigde energie voor zero-emissie bussen dient duurzaam regionaal opgewekt te worden. Betekent dit dat de stroom niet van een windpark op zee mag komen, of waterstof van een centrale in de Eemshaven? Is dat niet wat te rigide geformuleerd in de NvU?

Uitgangspunt 44: Alle communicatie richting de reizigers van de vervoerder via schrift, digitaal of omroep dient verder meertalig aangeboden te worden (Nederlands en Fries).

In de toelichting erboven staat Nederlands, Fries en Engels. Onze vraag is wat het uitgangspunt is.

Blz. 40. De provinciale exploitatiebijdrage is met ingang van de overbruggingsconcessie verlaagd naar een jaarlijkse bijdrage van € 37,2 miljoen. Het Rocov zou graag weten met hoeveel dit nu is.

Met vriendelijk groet,



A.F. Ettema, voorzitter