

Aan Provincie Noord-Holland

Haarlem



Hilversum, 21 januari 2024

## Advies over de Concept Visie Publieke Mobiliteit

Wij ontvingen van u ter advisering de concept Visie Publiek Mobiliteit 2024 - 2034. Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Publieke mobiliteit biedt reizigers een aantrekkelijk en verantwoord alternatief om zich te verplaatsen. De provincie investeert hierin en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. Zo blijven we een betrouwbaar ov-systeem aanbieden, want goed en betaalbaar openbaar vervoer is essentieel om Noord-Holland ook in de toekomst bereikbaar te houden.

In de concept visie geeft u aan dat het de ambitie van provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden voor deze doelgroepen in relatie tot bepaalde reisrelaties:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbare bereikbaarheid van onderwijs voor scholieren en studenten;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen voor reizigers als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);

Het is duidelijk dat Publiek mobiliteit verder gaat dat alleen het (traditionele) Openbaar Vervoer.

In dit advies maken wij graag van de mogelijkheid gebruik de visie verder aan te scherpen.

De ambitie die u heeft om Publieke Mobiliteit een volwaardig alternatief te laten zijn van de particuliere auto vinden wij lovenswaardig. Hiertoe wordt Publieke Mobiliteit onderverdeeld in een Plusnet, een Basisnet en een Flexnet. Het Plusnet is naar onze mening vergelijkbaar met R-net: gestrekte lijnen met weinig haltes. Voor woon-werk vervoer kan dit een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn en ook voor woon-school vervoer biedt dit perspectieven. Het Plusnet krijgt in de visie dan ook ruim de aandacht. Het Basisnet en in sterkere mate het Flexnet daarentegen krijgen veel minder aandacht. Het Basisnet bevat in grote lijnen de traditionele streeklijnen die nu al vaak een kwijnend bestaan leiden. Het Basisnet wordt in de visie min of meer gelijkgesteld aan het Flexnet ('Basisnet wordt ingevuld met lijnbusdiensten of buurtbussen....'; 'Een alternatief is de

inzet van Buurtbussen'; 'voor zeer kleine stromen .....is Flexvervoer voorzien'). Wij zien hier het gevaar van een 'race to the bottom'. Nu al zien we dat streeklijnen worden omgezet naar buurtbussen, waar vrijwilligers het werk van professionele chauffeurs, mogen uitvoeren. Zie lijn 407 in NHN, waar de vrijwilligers zich eigenlijk onbetaalde krachten van Cxx voelen en de animo om vrijwilliger te worden tanende is. Wij adviseren om ook het Basisnet duidelijk te definiëren, zodat er sprake is van een samenhangend netwerk.

Tegelijkertijd wordt veel ingezet op deelmobiliteit als aanvulling op het ov en als onderdeel van de Publieke Mobiliteit. In de visie heet het dat 'soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker en kosteneffectiever dan ov. Onze vraag is: voor wie? Het zal zeker voor de provincie of de vervoerder voor dunne stromen of 'the first or last mile' kosteneffectiever zijn, maar is het ook voor de reiziger aantrekkelijker?

Naar onze mening wordt hier te gemakkelijk vanuit gegaan dat iedereen wel kan fietsen. Er zijn groepen voor wie de fiets geen alternatief is. Dat kan zijn vanuit mobiliteits beperkingen, mentale beperkingen, leeftijd en financiële beperkingen (een ov-fiets kost al 4,95 per dag en commerciële deelfietsen zullen niet veel goedkoper zijn, zeker niet in landelijke gebieden). Dat wil niet zeggen dat wij tegen deelmobiliteit zijn, integendeel, maar het moet een duidelijk onderdeel zijn van het Flexnet, niet als vervanger van het Flexnet, want dan ontstaat naar onze mening ook hier het gevaar dat groepen uitgesloten worden.

In de aanbiedingsbrief wordt gesteld dat bussen niet meer bij scholen zouden moeten halteren, aangezien scholieren wel zouden kunnen fietsen. Hiermee worden groepen scholieren die dat niet kunnen uitgesloten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Er zijn scholieren die ver weg wonen, die fysiek of geestelijk slecht in staat zijn te fietsen, een gevaarlijke weg zouden moeten fietsen, enz. Bovendien geldt hier zeker het motto 'jong geleerd, oud gedaan'. Als scholieren tijdens hun schooltijd niet met de bus kennismaken, zullen ze dat niet gauw later doen. De suggestie dat scholieren ook van deelfietsen gebruik kunnen maken, vereist wel dat er (ook op de piekmomenten) altijd voldoende deelfietsen aanwezig zijn. Of een commerciële aanbieder dat waar gaat maken is zeer de vraag.

Wij adviseren meer in te zetten op het Flexnet, en niet uit te gaan van een 'mooie aanvulling voor als de vervoervraag klein is', zoals in de visie wordt gesteld, maar dat het Flexnet zich ontwikkelt tot een hoogwaardig, vraagafhankelijk vervoer. Er zijn inmiddels in binnen- en buitenland goede voorbeelden (Texelhopper, Hubtaxi, Arriva Vlinder, Hoppin (de Lijn)). Apps, zoals de VIA app kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

Wij adviseren tevens de mogelijkheden te onderzoeken om het WMO vervoer te betrekken bij de invulling van het Flexnet. Wij beseffen dat hier wat hobbels te overwinnen zijn (gemeenten zijn verantwoordelijk voor WMO vervoer; provincie voor openbaar vervoer), maar dit mag geen belemmering zijn samenwerking in enigerlei vorm aan te gaan. In de concessie GV wordt hier al naar gekeken.

Belangrijk hierbij is dat het flexvervoer, maar ook de deelvervoer reis mogelijkheden, in de reisplanners meegenomen worden, zodat ook mensen van buiten van deze vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken en daarmee het gebruik kunnen vergroten. De NS Reisplanner, OV9292 en Google Maps doen dit al gedeeltelijk, maar er is nog geen Reisplanner die het totaalaanbod weergeeft. In het buitenland heeft o.a. de Lijn met de Hoppin app een planner waar deelvervoer goed geïntegreerd is. Wij adviseren de provincie om hier een actieve rol in te spelen.

U stelt dat de provincie in het kader van het Masterplan Wonen vooral inzet op woningbouw bij OV locaties. Dat ondersteunen wij, omdat dit onnodige mobiliteit tegengaat en de afhankelijkheid van de auto kan verminderen. Ook kan dan makkelijker ingezet worden op deelmobiliteit. Maar ook hier geldt dat voor bepaalde groepen die deelmobiliteit geen optie is er dus ook in dit soort locaties een vorm van vraagafhankelijk Flexvervoer beschikbaar moet zijn, en wel vanaf het moment dat de eerste woningen worden opgeleverd. Als dat niet het geval is, zal toch voor de (tweede) auto gekozen worden.

U heeft aangegeven dat er op basis van de vast te stellen visie geen uitvoeringsagenda komt, maar dat de visie geconcretiseerd gaat worden in de nota van uitgangspunten voor het PvE van de nieuwe concessies. Wij denken daarbij graag met u mee.

Met vriendelijke groet,

Namens het Rocov-NH

secretaris