

Reactie Doarpsbelang Marrum-Westernijtsjerk op experiment buslijn 54

Op 8 februari was een tweede overleg van de provincie met de dorpsbelangen uit de betreffende dorpen en de reizigersorganisatie Rocov. Doarpsbelang Marrum-Westernijtsjerk heeft daar al mondeling aangegeven waarom wij tegen het experiment zoals voorgesteld zijn, en dat er alternatieven zijn die wel aan het doel van de provincie voldoen dat het voor individuele gevallen misschien minder wordt, maar voor een grotere groep beter.

Mede gezien de reacties die bij ons binnengekomen zijn lijkt het plan namelijk niet verstandig en niet goed onderbouwd, hoewel we de voordelen ook zien als er minder zwaar verkeer door het dorp zou gaan. Onze overwegingen zijn als volgt:

- Als argumenten voor het strekken wordt vooral gewezen op de snellere reistijd voor veel reizigers en de groei van het aantal reizigers die het strekken zal meebrengen. De provincie stelt dat het grootste deel van de reizigers op de lijn een snellere reis krijgt, maar dat is twijfelachtig. Voor de reizigers gaat het natuurlijk niet om de tijd dat men in de bus zit, maar om de totale reistijd. Weliswaar wordt de busreistijd korter, maar om bij de bus te komen gaat veel mensen meer tijd kosten. Als daarvan per dorp een inschatting wordt gemaakt, waarbij gekeken wordt naar de afstanden van de woningen naar de bushaltes aan de provinciale weg schatten wij dat voor reizigers op het traject waar de verandering gepland is 2/3 van de instappers een langere reistijd krijgen en slechts 1/3 een kortere reistijd (zie bijlage 1). Daarbij is ook rekening gehouden met bijvoorbeeld reizigers uit Holwerd en Ternaard en verder naar Leeuwarden, die erop vooruit gaan. We zijn natuurlijk uitgegaan van schattingen, maar we zullen er vast niet zoveel naast zitten dat het beeld omdraait. En als de meeste reizigers er nadeel van ondervinden, is het niet te verwachten dat er zoveel extra reizigers worden behaald als aan Provinciale Staten is voorgespiegeld aan de hand van situaties elders die overigens sterk verschillen van dit experiment.

De provincie is gevraagd naar de onderbouwing van de stelling dat het grootste deel van de reizigers een snellere reistijd krijgt. Daarop kwam een tabelletje van Arriva waarbij alleen gekeken naar de busreistijd op het betreffende traject. Dat komt natuurlijk uit op 100% van de reizigers die een snellere busreistijd hebben!

Hier zit wel een heel wezenlijk punt, want gedeputeerde Johannes Kramer heeft aan de Staten geschreven 'Foar yndividuele gefallen kin dat betsjutte dat it minder wurdt, mar de bedoeling is wol dat it foar in gruttere groep better wurdt.'

- Ook is het belangrijk dat mensen die minder goed ter been zijn de bushalte dichtbij behouden. Weliswaar reizen zij lang niet zo veel als bijvoorbeeld studenten met een OV-kaart, maar het is wel een groep, die jaar in jaar uit er nadeel van zou ondervinden dat de bushalte veel verder weg zou zijn. Krimp valt in ons dorp mee, maar vergrijzing is er wel. Voorzieningen zijn in de toekomst mogelijk verder weg, wat we al zien met het verhuizen van onze huisartsenpraktijk naar Ferwert. Juist dan is het voor de leefbaarheid van groot belang dat het openbaar vervoer dichtbij is.

- Volgens de provincie wil de reiziger een comfortabele snelle verbinding, een directe route over asfalt zonder verkeersdrempels. Welkom in Marrum dan: de busroute door het dorp gaat louter over asfalt en kent geen verkeersdrempels! Het 'comfort' van de reis wordt voor de meeste mensen juist minder als men door weer en wind naar en van een bushalte buiten het dorp moet gaan. Voor velen (jongeren) niet heel bezwaarlijk maar ons dorp kent een behoorlijk aantal inwoners voor wie dit wel heel lastig is. Als het experiment doorgaat zal waarschijnlijk een aantal mensen WMO-vervoer gaan

aanvragen met extra kosten voor de gemeente tot gevolg. Maar WMO-vervoer is alleen voor mensen die geen beroep op familie of vrienden kunnen doen. Dus wordt er weer meer gevraagd van al zwaar belaste mantelzorgers?

- Wat gemist wordt bij het voorgestelde experiment is een doelstelling: wanneer is het experiment geslaagd? Hoeveel extra reizigers moeten er minimaal zijn, bijv. 6 of 8% en hoeveel verbetering t.o.v. de nulmeting onder inwoners moet er zijn en op welke punten? Dus welke concrete en meetbare resultaten moeten er bereikt worden en op welke termijn en hoe wordt dat precies gemeten en door wie? Het zou o.i. ook zinvol zijn om de effecten van alleen het strekken op reizigersaantallen te meten, dus los van de 'extra's' die op het traject worden ingezet.
- Het verlengingsvoorstel voor de busconcessie waarin het experiment met lijn 54 uitgewerkt is, bevat naast hierboven genoemde o.i. nog meer onjuistheden en onduidelijkheden, ook op belangrijke punten. Zie bijlage 2.

Overigens zijn er o.i. best dingen te bedenken waarmee ook dienstregelingsuren worden uitgespaard, maar waarbij heel weinig reizigers nadeel ondervinden. Wat o.i. misschien wel kan, is dat lijn 54 richting Holwerd in de ochtendspits niet twee maar één keer per uur door het dorp gaat en één keer over de provinciale weg (als lijn 154), en in de avondspits in de richting van Leeuwarden idem. Dit omdat deze bussen vaak bijna leeg zijn, omdat men 's ochtends vooral in de richting van Leeuwarden reist met lijn 54 en 's middags vooral richting noorden. Aan de hand van de concrete reizigerscijfers over de hele dag zou dit uitgewerkt kunnen worden en gekeken kunnen worden of er meer van dit soort wijziging mogelijk zijn. En de provincie zou ook eens met betrokkenen kunnen bekijken of het nodig is dat alle vijf buslijnen door Stiens blijven gaan of dat er bijvoorbeeld één gestrekt kan worden. Zo kunnen er dienstregelingsuren worden uitgespaard op een wijze waarbij minder mensen worden benadeeld, maar waarbij de provincie toch wat extra kan gaan doen in streken waar nu amper bussen rijden. In het voorstel ging het daarbij om meer bussen tussen Dokkum en Lauwersoog. Met gebruikmaking van alle data en technologie die voorhanden is, en met een al bestaande infrastructuur van haltes aan de provinciale weg en in de dorpen zijn er veel 'tûkere' experimenten te bedenken dan hetgeen de provincie heeft voorgesteld.

De provincie heeft n.a.v. de vorige bijeenkomst voorgesteld om tussen Ferwert en Marrum een zogenaamde 'opstapper' te plannen o.a. om Foswert bereikbaar te houden: een busje dat alleen rijdt als het gereserveerd wordt. De kosten liggen hoger dan van de bus. Aangezien provincie-ambtenaren zelf de eersten waren om te erkennen dat in de praktijk amper van zo'n opstapper gebruik wordt gemaakt, zien we dat niet als volwaardige oplossing. Wel is het beter dan niets natuurlijk.

Verder heeft de provincie nog de optie gepresenteerd om dagelijks zeven bussen in de spits niet meer door maar langs Stiens te laten rijden. Dit is wel een vorm van strekken waarbij o.i. het aantal mensen dat erop vooruit gaat veel groter is dan het aantal mensen dat nadeel ondervindt. Wel vinden wij het onlogisch dat deze bussen daar, bij verreweg het grootste dorp aan de route, dan zelfs niet bij de provinciale weg stoppen.

Wat betreft de motie die PS aangenomen heeft dat de besparingen als gevolg van het strekken op de lijn zelf worden aangewend d.m.v. extra's het volgende: Dit is een sympathiek voorstel maar lijkt ons niet verstandig. Doel van de experimenten is juist om de besparingen ook aan te wenden voor instandhouding van of verbeteringen op zwakkere lijnen elders in de provincie. Zo staat in het

voorstel om het grootste deel van de vrijgekomen DRU's van lijn 54 te benutten voor meer bussen tussen Dokkum en Lauwersoog. Als alle uitgespaarde dienstregelingsuren weer worden ingezet d.m.v. extra reismogelijkheden op het traject van 54, zal het experiment geen representatief beeld opleveren. Want het zou goed kunnen dat het strekken zelf geen extra reizigers opleveren, maar de extra's wel. Het lijkt ons wel verstandig om niet direct te starten met extra bussen tussen Dokkum en Lauwersoog als het voortbestaan daarvan gaat afhangen van het wel of niet succesvol zijn van een experiment elders.

Wat betreft het vervolg, is er n.a.v. de bijeenkomsten nog veel werk te doen voor de provincie en zijn er nog veel onzekerheden. Daarom willen we vragen om de mogelijkheid te krijgen om nog te reageren op het aangepaste voorstel. En mocht dit voorstel behelzen dat buslijn 54 uit ons dorp verdwijnt dan willen we hierbij gedeputeerde Kramer graag uitnodigen om, voordat hij een beslissing neemt, in Marrum te komen voor overleg. Natuurlijk is hij anders ook altijd welkom in ons dorp.

Marrum, februari 2018

Bestuur Doarpbelang Marrum-Westernijtsjerk

bijlagen

Bijlage 1:

GEVOLGEN VOOR REISTIJD VAN HET STREKKEN VAN LIJN 54

dorp	verschil busreistijd ri. Lwd.	instappers prov. weg	instappers in dorp	totale reistijd wordt langer voor (schatting)		totale reistijd wordt korter voor (schatting)	
Blije	5-7 min	4.412	4.094	20%	818	80%	3.275
Ferwert	3-4 min	9.945	15.117	80%	12.903	20%	3.023
Marrum	ca. 2 min	7.119	10.366	80%	8.292	20%	2.073
Hallum	0-1 min	<u>12.445</u>	<u>16.916</u>	90%	<u>15.244</u>	10%	<u>1.691</u>
Totaal			46.493		36.447		10.062

Instappers tussen Holwerd en Dokkum richting Lwd in lijn 54: stel : 6.000
(Als volgt berekend: totaal aantal instappers in Holwerd, Ternaard etc. geschat: 25.000, stel 80% richting Leeuwarden, stel daarvan stapt 30% in lijn 54 (zie ook punt 3))

Instappers Lwd-Hijum richting Dokkum in lijn 54 tot voorbij Hallum: stel 2.000

Totaal 36.447 18.062

Aantal reizigers dat een verschil ondervindt: $36.447 + 18.062 = 54.504$

Reizigers die in totaal een langere reistijd krijgen $36.447 / 54.504 = 67 \%$

Reizigers die in totaal een kortere reistijd krijgen $18.062 / 54.504 = 33 \%$

Toelichting

1. Bovenstaande cijfers van aantallen reizigers die een langere of kortere reistijd krijgen zijn schattingen, per dorp bekeken op basis van de afstand van woningen tot bushaltes en met inachtneming van het verschil in busreistijd;
2. Bij de schatting is ook rekening gehouden met het feit dat er ook reizigers uit de vier dorpen ri. Dokkum reizen.
3. Lijn 54 rijdt meestal maar tot Holwerd; bijv. op een doordeweekse dag rijdt 54 5 x tot Dokkum en 154 10 x. Hiermee is rekening gehouden.
4. Voor reizigers uit bijv. Stiens of Holwerd die naar een bestemming in één van de vier dorpen willen, bijv. Foswert in Ferwert, wordt de totale reistijd langer. Hiermee is geen rekening gehouden.

Bijlage 2

Een aantal passages en opmerkingen onzerzijds (blauw) daarover uit Verlengingsvoorstel (hierna: voorstel) en het Verslag infoavond d.d. 28-11-2017 (hierna: verslag)

Buslijn 54

Het blijkt dat aantal instappers van de halten in de dorpen nagenoeg gelijk is aan die van aan de provinciale weg, 211 en 171 gemiddeld op een werkdag. (Blz. 24 Voorstel)

Opmerking: Er stappen in de dorpen 23% meer reizigers in; dit noemt de provincie nagenoeg gelijk.

Als vergelijking zijn de halten in Stiens toegevoegd. Op een gemiddelde werkdag 358 instappers, bijna 3x zoveel als in de dorpen Blije, Ferwert, Marrum en Hallum samen.

Dit betekent dat wij voorstellen om de route in Stiens niet te strekken maar in de overige dorpen de route wel te strekken. Veel inwoners zijn al gewend aan de halten aan de provinciale weg. (Blz. 24 voorstel.)

Opmerkingen: De som klopt niet: in de vier dorpen (dus niet bij de prov. weg) stappen 211 mensen in. 358 in Stiens. Dat is dus niet eens twee keer zo veel. Wat belangrijker is, is dat deze vergelijking mank gaat, omdat de vier dorpen ook de haltes bij de provinciale weg hebben waar ook veel mensen instappen. En dat het aantal instappers in Stiens als argument wordt aangevoerd om niet te strekken gaat al helemaal niet op: er rijden 5 buslijnen door Stiens en als er één daarvan wordt gestrekt bij Stiens blijven er nog vier lijnen door het dorp gaan (lijn 72 langs d'Orient, de overige door het centrum), dus Arriva hoeft er niet bang voor te zijn dat er dan meer mensen de fiets pakken ipv de bus. Wel moet het natuurlijk een aandachtspunt zijn dat er in de spits nog voldoende plek in de bus is voor de instappers in Stiens.

Dat veel inwoners in de vier dorpen al gewend zijn aan de halten aan de provinciale weg klopt, maar is geen argument in de haltes in de dorpen dan maar te schrappen, omdat veel inwoners juist goede redenen hebben om die haltes te gebruiken.

Voordelen van het strekken

- Snellere reis voor het grootste deel van de reizigers (2-7 minuten);*
- Besparing van 1.660 DRU's op jaarbasis;*
- Inzet van de bespaarde DRU's kan worden gebruikt voor extra verbindingen naar Dokkum en uitbreiding van de bedieningsperiode in de avonduren. (Blz 24 Voorstel)*

Het merendeel van de reizigers op de lijn profiteert van deze strekking. (Blz. 2 verslag)

Opmerkingen: Snellere reis voor het grootste deel van de reizigers van buslijn 54? Zelfs als alleen de busreistijd wordt meegenomen klopt het waarschijnlijk niet. Maar het gaat natuurlijk om de totale reistijd. Hiervan hebben we een inschatting gemaakt volgens welke 2/3 deel van de reizigers voor wie de wijziging invloed heeft, een langere reistijd heeft en 1/3 deel een kortere.

Volgens het als derde genoemde voordeel kan de inzet van de bespaarde DRU's gebruikt worden voor extra verbindingen naar Dokkum en uitbreiding van de bedieningsperiode in de avonduren.

De extra verbindingen naar Dokkum betreffen vooral een lijn ten oosten van Dokkum (925 DRU's).

Van de extra ritten van lijn 60 naar Dokkum profiteert een beperkt aantal mensen. Uitbreiding van de bedieningsperiode in de avonduren door een bus om 0.22 uur uit Leeuwarden te laten vertrekken is mooi en voorziet vooral op donderdag t/m zaterdag in een behoefte. Maar al met al staan er tegenover

de nadelen van het strekken (langere reistijd en overige nadelen i.v.m. de ligging van de halte aan de provinciale weg) erg weinig voordelen.

Nadelen van het strekken

□ *De afstand tot de dichtstbijzijnde halte neemt toe. Vanaf het zwaartepunt van de kernen met circa 400 tot 500 meter. Voor individuele reizigers kan de afstand toenemen met maximaal 1.000 meter. (Blz. 24 voorstel)*

(Op blz. 28 in de samenvatting staat dat het gemiddeld om 400 meter gaat)

Opmerkingen: Dit is niet volledig: de halte bij de provinciale weg ligt buiten het dorp, aan de westkant, en om er te komen moet men door weer en wind waarbij men de beschutting van het dorp mist. De halte wordt ook als minder veilig ervaren en er is niemand die er het zicht op heeft. Er staan geen huizen langs de route van en naar het dorp langs de Botniaweg. De provincie wil uniforme bushokjes langs de provinciale wegen plaatsen, maar geven die voor iedereen genoeg beschutting bij slecht weer (westenwind) en als er vaak veel instappers tegelijk zullen zijn? Voorts is het een nadeel dat meer mensen de fiets moeten gebruiken om de extra reistijd te beperken met de rompslomp van openen en afsluiten van garages etc. Ook al zou de fiets zonder risico van diefstal bij de provinciale weg kunnen staan (veel mensen zetten hun fiets er nu niet neer i.v.m. het risico van diefstal), dan nog wordt hij er niet beter van om daar in een half open fietsenhok te staan.

Extra's voor de reizigers op deze bundel

...

□ *Betere aansluitingen op beide Intercity's in Leeuwarden. Aandachtspunt is de combinatie van aansluitingen in Dokkum (rond de xx:00/30 knoop) en Leeuwarden op de Intercity's (rond de xx:15/45 knoop). Deze zijn niet te combineren. Op werkdagen buiten de vakanties is dit geen probleem omdat er dan 4x/uur wordt gereden en beide knopen mogelijk zijn. Tijdens de vakanties en op zaterdag is gekozen voor de Intercity knoop in Leeuwarden en is de overstaptijd in Dokkum langer. Deze keuze is gebaseerd op het aantal reizigers en mogelijke overstappers. Gevolg is een afwijkend patroon tijdens de vakanties. (blz. 24 voorstel)*

Opmerking: Op zaterdag en in de vakanties is het blijkbaar de bedoeling om de aansluiting te verbeteren. Maar dan is de aansluiting op de intercity's juist niet slecht, 15-20 minuten, zowel van als naar de trein. Gezien het beperkte aantal mensen dat op die dag met de intercity reist lijkt dat prima maar blijkbaar is de bedoeling om de aansluiting nog wat scherper te krijgen. Maar is deze aanpassing niet mogelijk met dezelfde DRU's? (In de praktijk is niet zaterdags maar juist 's avonds de aansluiting op een aantal treinen problematisch met lange wachttijden tot gevolg. Met de voorgestelde aanpassing van de dienstregeling wordt de aansluiting vrij krap, 7-8 minuten. Als er twee of meer bussen per uur rijden niet zo'n probleem, maar bijvoorbeeld 's avonds als er maar één bus per uur rijdt, is de bus niet meer te halen als de trein een paar minuten vertraging heeft. En dan moet je dus een uur wachten. Heeft een wat ruimere aansluiting dan niet de voorkeur?)

De structuur van het lijnennet wordt verder verbeterd en eenduidiger. (Blz. 28 Voorstel)

Opmerking: Dat er over het geheel sprake is van een verbetering daarover kan verschillend worden gedacht, waarbij vooral van belang is het grote aantal reizigers dat extra reistijd krijgt vergeleken met het aantal reizigers dat minder reistijd krijgt. Bovendien is het wel een doelstelling van de provincie bij de aanbesteding dat de structuur van het lijnennet eenduidiger wordt? Er lijkt integendeel juist veel sprake van maatwerk. Voor Arriva is het mogelijk wel een belangrijk voordeel.

De kernen Waaxens, Brantgum, Foudgum, Ternaard en Hantum krijgen extra verbindingen met Dokkum en Leeuwarden. (blz. 28 voorstel)

Opmerking: Klopt dit wel? In het voorstel is nergens te lezen dat Ternaard en Hantum extra verbindingen krijgen, afgezien van de extra bus om 0.22 uur. Tijdens de bijeenkomst van 8 februari is gesteld dat de extra's van blz. 24 van het voorstel geen deel uitmaken van het voorstel, maar slechts opties zijn en het onzeker is welke extra's er komen. Dan is dus ook niet de conclusie te trekken dat Waaxens, Brantgum, Foudgum, Ternaard en Hantum extra verbindingen krijgen.

Als bijlage is de nieuwe tabel van lijn 154/160 toegevoegd. (Blz. 24 Voorstel)

Opmerking/vraag: Dit zijn de nieuwe lijnen 60, 54 en 154? Deze bijlage ontbreekt echter!

In hoofdstuk 4 lichten wij verder toe op welke manier wij de Mienskip betrekken bij het proces om te komen tot het strekken van lijnen. (Blz. 12 Voorstel)

Opmerking: Dit zou dan de laatste alinea van hfst. 4 moeten zijn, waar Arriva o.a. voorstelt dat er voorlichtingsavonden in alle betrokken dorpen en steden komen?

De inhoud van deze alinea is ook anders dan Kramer aan de Staten schrijft: 'Wy sille ek op 'e tiid mei de oanbelangjende partijen om 'e tafel om mienskiplike plannen te meitsjen en wy sille sjen litte dat wy ree binne om de plannen oan te passen.'

... En het sluit beter aan op de behoefte van de reizigers: die willen een comfortabele snelle verbinding (een directe route over asfalt zonder verkeersdrempels). (Blz. 2 Verslag.)

In Marrum zijn geen verkeersdrempels en loopt de route ook geheel over asfalt. Er zijn ook weinig bochten, zodat het verschil in comfort met de buslus, waarbij een draai van 360 graden wordt genomen, zeer gering is.

Door op een andere manier toch te zorgen voor openbaar vervoer voor een dorp, draagt het bij aan de leefbaarheid. Ook als is dat in de toekomst misschien anders dan nu. Het gaat de provincie erom om de bereikbaarheid te kunnen behouden en daarmee de leefbaarheid. (Blz. 2 verslag)

Opmerking: De bijdrage aan de leefbaarheid door het strekken zien wij niet. Integendeel zoals elders verwoord is.

Bereikbaarheid is voor iedereen verschillend. Voor de dagelijkse reizigers betekent dit meestal dat ze zo snel mogelijk van A naar B willen kunnen en geven zij de voorkeur aan frequent busvervoer waarbij het niet uitmaakt als dit iets verder weg ligt. (Blz. 2 Verslag.)

Opmerking: Het kan zo zijn dat de dagelijkse reizigers liever een frequentere dienstregeling dan een halte heel dichtbij hebben. Maar dit is niet de inhoud van het experiment, dat er met de strekking van de lijnen er substantieel vaker een bus gaat.