

Bijlage 2: Toelichting op de Ontwerp Kadernota Openbaar Vervoer

Relatie met Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, het Programma van Eisen Bus, de Vervoerplannen en Toekomstbeeld OV 2040

De Kadernota Openbaar Vervoer (OV) vertaalt de strategische doelen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (UAB, 2016) in normen en richtlijnen voor het openbaar vervoer in de MRDH. Deze kaders worden vertaald in programma van eisen voor de rail en busconcessies en worden gebruikt bij de jaarlijkse beoordeling van de vervoerplannen. De kadernota zelf is dus geen ambitiedocument en er worden geen uitspraken gedaan op lijnniveau.

De acht vertrekpunten uit het Toekomstbeeld OV 2040 zijn ook richtinggevend geweest voor het openbaar vervoer van de Kadernota. Verder zijn de op 16 november 2016 vastgestelde beleidslijn sociale veiligheid en de op 17 mei 2017 vastgestelde toekomstvisie personenvervoer over water op hoofdlijnen opgenomen in de Kadernota.

De scope van de nieuwe kadernota is gelijk aan de UAB namelijk 10 jaar (2016-2025) maar vanwege de snelle ontwikkelingen in het mobiliteitsbelevingsveld wil MRDH de kadernota over maximaal 4 jaar herzien. Op dit moment kent MRDH geen kadernota OV.

Totstandkomingproces Ontwerp Kadernota OV

Bij de start zijn in de Bestuurscommissie afspraken gemaakt over het proces, vorm en inhoud van de kadernota OV. Afsproken is dat de gemeenten en andere stakeholders vanaf het begin via verschillende sessies input leveren aan de kadernota. Er zijn drie ambtelijke sessies geweest. Een viertal bestuurders uit de BCVa hebben vanuit hun ambassadeursrol voor de kadernota het bestuurlijk traject met wethouders en raadsleden begeleid. Via een serious game traject hebben de bestuurders van de BCVa en de raadsleden van de MRDH keuzes voorgelegd gekregen over de toekomst van het OV. Gekozen is om de kadernota zoveel mogelijk visueel vorm te geven d.m.v. infographics.

Bij de bespreking van de Ontwerp Kadernota OV op 26 oktober 2016 was er kritiek op inhoud en proces van de kadernota. De gemeenten hadden de nadrukkelijke wens om de Ontwerp Kadernota OV nog een keer inhoudelijk te bespreken. Vanwege de tijdsdruk op het aanbestedingstraject voor de busconcessies moest hierdoor het gewenste gelijk op lopen van het besluitvormingstraject en zienswijzeprocedures van PvE busconcessies en Ontwerp Kadernota OV worden verlaten.

Op 16 november 2016 is in de bestuurscommissie een nieuw procesvoorstel voor vaststelling Ontwerp Kadernota vastgesteld. Dit heeft o.a. geleid tot interactieve sessies op 25 januari 2017 en 1 februari 2017 met raadsleden en wethouders van gemeenten, consumentenorganisaties en vervoerders. Van deze bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt (zie bijlagen 3a t/m c). Deze zijn ter informatie bijgevoegd. Daarnaast zijn op verzoek met een aantal gemeenten en vervoerders aparte gesprekken gevoerd. Deze verslagen en de resultaten van gesprekken zijn gebruikt om tot een verdere verbetering van Kadernota te komen.

De belangrijkste doorgevoerde wijzigingen na 26 oktober 2016 zijn:

- De Kadernota zal vanwege de snelle ontwikkelingen in de mobiliteit binnen 4 jaar worden herzien;
- Rol maatwerk en de grens van 8 reizigers per uur is verduidelijkt;
- De KPI's voor de rail- en busconcessies zijn toegevoegd;
- Het gedachtegoed van kernnet en uitlopers voor de rail is verlaten en omgezet in verbindende lijnen/trajecten en ontsluitende lijnen/trajecten met bijbehorende frequenties. De R-net kaarten zijn hierop aangepast;
- De onderzoekstatus van HOV- buslijn Zoetermeer-Delft is vervallen en de HOV buslijn Rodenrijs Metro – Bleiswijk – Lansingerland-Zoetermeer is toegevoegd;

- Voor R-net bus is voor frequenties een ingroeimodel op basis van vervoervraag toegestaan. Voor nadere uitwerking wordt verwezen naar afspraken in het PvE voor de busconcessies;
- Tegenstrijdigheden rondom harmonisatie en differentiatie van de tarieven zijn weggenomen;
- Bij veroorzaker betaald principe wordt benadrukt dat altijd gestreefd wordt naar een goede oplossing voor de reiziger. Alleen in uitzonderingsgevallen kan ontheffing van de vervoerplicht verleend worden. Daarnaast moet de vervoerder bij wegwerkzaamheden een marktconform tarief hanteren;
- Personenvervoer over water wordt in lijn gebracht met de op 17 mei 2017 door de bestuurscommissie vastgestelde toekomstvisie personenvervoer over water;
- Een samenvatting van het op 16 november 2016 in de bestuurscommissie vastgestelde sociaal beleid is toegevoegd aan de kadernota.

Inhoud op hoofdpunten

- Algemeen

De Kadernota OV is een verdere uitwerking van de doelen en de 'topeisen' uit de Uitvoeringsagenda bereikbaarheid (2016, UAB). Daarnaast geeft de Kadernota daar waar mogelijk ook concrete invulling aan de uitvoering van de 8 principes van Toekomstbeeld OV 2040. De Kadernota moet verder voldoende ruimte en flexibiliteit bieden voor nieuwe ontwikkelingen die passen bij de OV markt die volop in beweging is. De opkomst van nieuwe vervoerdiensten, veranderende mobiliteitspatronen en technologische ontwikkelingen zijn voorbeelden hiervan.

- Vervoer en netwerk:

- MRDH kiest voor vraaggericht OV, frequent en hoogwaardig waar veel mensen reizen en passend maatwerk waar minder mensen reizen en flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen.
- In UAB zijn de topeisen vertaald in richtlijnen voor reistijden naar metropolitane economische centra en metropolitane knooppunten. Van vervoerders wordt verwacht dat zij op plaatsen waar de reistijd nog niet gehaald wordt met voorstellen te komen om dit te verbeteren.
- MRDH onderscheidt in het OV-netwerk het 'R-net', 'Verbindend busnet' en 'Maatwerk'. 'R-net' is de ruggengraat van het OV. Het gaat om Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) van Metro, Tram en enkele buslijnen. MRDH stelt minimale eisen aan het aanbod, de frequentie en de herkenbaarheid op het R-net en vraagt medewerking van de wegbeheerders voor de vlotte doorstroming van tram en bus.
- Voor Tram en Metro wordt 'R-net' opgedeeld in verbindende lijnen en trajectdelen en ontsluitende lijnen. Voor de verbindende lijnen en trajectdelen worden hoge minimale frequenties geëist. Op de ontsluitende lijnen heeft de vervoerder ontwikkelvrijheid waarbij vanwege de vraag een lagere minimale frequentie wordt geëist.
- Voor de frequenties van de HOV-buslijnen geldt dat gewerkt kan worden met een op vervoervraag gebaseerd ingroeimodel. Hierbij wordt verwezen naar het vastgestelde PvE voor de busconcessies.
- Voor het verbindend busvervoer wordt van de vervoerder verwacht dat hij inspeelt op de vraag van de reiziger. Bij weinig vraag verwacht MRDH dat de vervoerder voorstellen doet om het OV aantrekkelijker te maken en bij heel weinig vraag mogen vervoerders voorstellen doen om de lijnen of delen van lijnen te vervangen door maatwerk. De indicatieve grens hiervoor is gelegd bij 8 reizigers per uur. Bij het bieden van maatwerk kan de vervoerder de samenwerking met de gemeenten opzoeken.
- Als haltes in kernen of woonwijken in het vervoersgebied structureel te weinig in- of uitstappers kennen dan heeft de vervoerder vanuit zijn ontwikkelvrijheid ruimte om na het

- eerste jaar van de nieuwe concessie met voorstellen te komen om haltes te verplaatsen of op te heffen.
- Voorstellen van vervoerder voor het vervangen van een buslijn door maatwerk kan alleen als MRDH daarmee instemt.
- Klantinterface
 - MRDH streeft naar aantrekkelijk en makkelijk te gebruiken OV. De reiziger moet het openbaar vervoer eenvoudig kunnen begrijpen.
 - MRDH streeft naar reizigersgroei. Vervoerders zijn verantwoordelijk voor marketing en promotie en maken jaarlijks een marketingplan.
 - MRDH stelt de tarieven vast en streeft naar verdere harmonisatie van het kilometertarief in haar vervoersgebied maar daarnaast blijft tariefdifferentiatie om beter in te spelen op de vraag en eigen reisproducten van vervoerders toegestaan.
 - De OV chipkaart is het betaalmiddel in het OV maar MRDH geeft ruimte aan andere betaalmethoden zoals bankpas en sluit bij voorstellen voor veranderingen aan bij nieuwe landelijke standaarden.
 - Vervoerders dienen altijd en overal betrouwbare reisinformatie te bieden.
 - Het 'R net' van de metropoolregio wordt uitgevoerd in R-Net formule en zal uit efficiency overwegingen op logische momenten worden uitgerold.
 - Voor de niet R-net buslijnen wordt ook gewerkt aan een productformule.
 - Materieel en duurzaamheid
 - MRDH verwacht dat vervoerder comfortabel en toegankelijk materieel inzet dat voldoet aan alle wettelijke voorschriften en dat past bij de infrastructuur die in het vervoersgebied van MRDH beschikbaar is.
 - MRDH wil het OV verder verduurzamen. Van vervoerders wordt verwacht dat zij de CO2 uitstoot per reizigerskilometer in hun concessie gebied verder verlagen. Bij de bus wordt een transitiepad naar zero emissie gevraagd waarbij in 2025 of zoveel eerder als mogelijk alle nieuwe bussen zero emissie rijden. Hiervoor mag het voorzieningenniveau niet dalen.
 - Betrouwbaar en veilig OV
 - Reizigers en personeel moeten zich veilig voelen in het OV. De kaders rond sociale veiligheid zijn vastgelegd in de beleidslijn sociale veiligheid die op 16 november in de bestuurscommissie is vastgesteld en de hoofdlijnen zijn verwoord in de kadernota.
 - Om de betrouwbaarheid van het OV te borgen worden in het PvE afspraken gemaakt over punctualiteit, rituitval e.d. en moet de uitvoering daarvan in de concessie door de vervoerder worden gemonitord (MIPOV).
 - Bij wegwerkzaamheden zorgen wegbeheerder en vervoerder dat de hinder voor de reiziger minimaal is. Voor kleine wegomleidingen komen de kosten voor rekening van de vervoerder. Hiervoor mag de vervoerder een in het bestek overeengekomen percentage van de subsidie reserveren. Voor majeure wegomleidingen gaat MRDH er vanuit dat de meerkosten voor het OV voor rekening zijn van de initiatiefnemer meestal de wegbeheerder. Wanneer er geen goede vervoeroplossing mogelijk is of er geen afspraken gemaakt kunnen worden over de meerkosten kan de vervoerder ontheffing krijgen voor zijn vervoerplicht.