





Verslag sessie Kadernota OV 1 februari 2017

Op 25 januari en 1 februari 2017 waren er sessies over de Kadernota OV voor bestuurders, raadsleden, Metrocov en vervoerders. Hierin is de ontwerp-Kadernota OV besproken die de afgelopen maanden is ontwikkeld. Deze sessies worden als input gebruikt om de ontwerp-Kadernota OV af te maken. Na vaststelling van de ontwerp-Kadernota OV zal deze een zienswijzetraject doorlopen. Hieronder vindt u het verslag van de sessie van 1 februari.

1 Verloop interactieve sessie

Bram Meijer (wethouder Westland) heet iedereen welkom. David Eerdmans (inno-V) geeft een korte inleiding op de totstandkoming van de Kadernota. Discussieleider Wilko Mol (inno-V) geeft daarna een toelichting op het verloop van de discussie. Na de inleiding gaat iedereen interactief aan de slag met 5 verschillende thema's uit de Kadernota OV. Per thema wordt iedereen gevraagd om te reageren op de inhoud van de concept-Kadernota OV door het plakken van stickers of erbij te schrijven. Vervolgens is er steeds een plenaire discussie per thema.

Opzet interactief gedeelte Als startpunt voor de discussie werd deelnemers via stickervellen gevraagd te reageren op de concept-Kadernota OV. Met stickers konden zij aangeven of zij het eens waren of juist niet met een tekst, of dat zij een idee hadden ter verbetering. In alle gevallen konden deelnemers er tekst bij schrijven. In de tabellen hieronder is aangegeven hoeveel mensen welke sticker plakten. Met de stickers kon worden aangegeven:	
	...of zij het helemaal eens waren met een tekst.
	...of zij een idee, suggestie of opmerking hadden. <i>(NB: daarnaast was er een andere sticker 'Meer toelichting nodig'. Omdat deze nauwelijks geplakt zijn is deze categorie samengevoegd met Idee/opmerking).</i>
	...of zij een knelpunt zien bij de huidige tekst.
	Daarnaast kon bij een aantal specifieke discussiepunten waar al eerder reactie op was gekomen een alternatief gekozen worden voor de tekst in de Kadernota OV, inclusief de mogelijke positieve en negatieve effecten ervan. In de tabellen hieronder is per thema aangegeven wat de alternatieven waren.

2 Thema: Vraag en aanbod OV

2.1 Uitkomsten stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/opmerking	Alternatief	Knelpunt
Vraag en aanbod OV				
Algemeen/overig		4		1
Snel openbaar vervoer, kortere reistijden	7	5	13*	1
Verbindend busnetwerk dat past bij de vraag	2	8	8**	2
Maatwerk bij heel weinig vraag		21		7
Personenvervoer over water	2	2		1

* 9x alternatief "Verbindend én ontsluitend OV", 4x alternatief "Ontsluitend in plaats van verbindend OV"

** Alternatief: grens van 8 reizigers loslaten.

- De meningen lopen uiteen over **snel versus ontsluitend OV**. Deelnemers zijn het veelal eens met de keuze voor versnellen van het OV. Een aantal ziet daarnaast graag ook ontsluitend OV door de wijken. Een beperkt aantal deelnemers heeft liever ontsluitend dan snel OV.
- De meeste stickers werden geplakt over het vervangen van bussen door **maatwerk** en de **grens van 8 reizigers** die daarbij genoemd werd. Deelnemers zijn meestal geen tegenstander van maatwerk op verbindingen met weinig vraag, maar uiten soms wel hun zorg over hoe dit eruit gaat zien (bijv. wat betreft integratie met regulier OV) en hoe dit proces gaat verlopen (bijv. wat betreft de rol van gemeenten). Er worden ook diverse suggesties gedaan hoe het maatwerk zou kunnen werken (o.a. integratie met doelgroepenvervoer, geen of juist wel vrijwilligers, vraagafhankelijke busjes, etcetera). Verschillende deelnemers benadrukken dat kernen en wijken wel bereikbaar moeten blijven om te voorkomen dat mensen in een isolement terecht komen.

2.2 Hoofdpijnen discussie

Maatwerk

- Ook de discussie ging veelal over de invulling van het **maatwerk**. Er worden diverse suggesties aangedragen, variërend van het differentiëren van materieelinzet (kleine bus bij weinig vraag) tot concepten als Uber en andere flexibele systemen. "Het hoeft niet per se OV te zijn."
- Een andere suggestie is een database van ideeën voor maatwerkinitiatieven t.b.v. kennisuitwisseling en samenwerking tussen gemeenten, vervoerders etc.
- Een aantal gemeenten uit zorgen over de rol die van gemeenten wordt verwacht m.b.t Maatwerk. Is het de bedoeling dat er lijnen worden geschrapt en gemeenten dit dan moeten invullen? Maatwerk kan zowel binnen of buiten de concessie plaatsvinden, maar wat zijn de risico's en kostenplaatje? Sommigen zien liever én OV én maatwerk. Ook noemt een aantal mensen dat bestaande OV-voorzieningen pas stopgezet mogen worden als er een passend alternatief is gevonden. MRDH licht toe dat maatwerk een gezamenlijke opgave is, waarbij de

bal primair bij MRDH ligt als maatwerk bestaand OV vervangt, en de bal bij gemeenten ligt als deze maatwerk willen als aanvulling op bestaand OV.

- Er wordt genoemd dat er een oplossing nodig voor de transitie tussen 2015-2019. Bijv. in Maassluis wordt nú een lijn opgeheven, bij een nieuwe concessie komt die lijn niet meer terug.

Overig

- Er is discussie over de grens van **8 reizigers per uur**. Sommigen vrezen dat dit consequenties kan hebben voor OV naar maatschappelijke locaties (zoals verpleegtehuizen) of de relevantie van het OV-netwerk (i.v.m. voorkomen van isolement). Dat zien sommigen als onwenselijk; er zou wel ontsluiting moeten blijven. Dat hoeft niet traditioneel OV te zijn. Onder OV wordt door iemand verstaan dat het regelmatig (elk uur) langskomt.
- De ambitie dat de tram **25km/u** rijdt wordt door een vervoerder voor Den Haag onhaalbaar genoemd (nu zit de tram net onder 20 km/u). De wens wordt geuit om hier concrete afspraken over te maken of het te schrappen.
- Iemand mist in de Kadernota de relatie met de **verstedelijking en verdichting**. De steden lopen vol qua mobiliteit, OV speelt daar een belangrijke rol in.
- De kadernota geeft geen antwoord op hoe de **jaarlijkse vervoerplannen** van de vervoerder worden getoetst. MRDH licht toe dat dat sowieso aan de kaders in het PvE wordt gedaan en wordt bekeken of het bij de Kadernota, UAB en Toekomstvisie past. Vervoerplannen doorlopen een adviesprocedure. Iemand benoemt dat het uiteindelijk zo kan zijn dat MRDH iets beslist dat niet gedragen wordt door één of meer gemeenten.
- Er wordt zorg geuit dat er geen zienswijzeprocedure is geweest voor het **Toekomstbeeld 2040**. Enkelen adviseren MRDH om (via de adviescommissie) actief de gemeenten op te zoeken i.p.v. alleen zienswijze procedures. Dit wordt door MRDH ter harte genomen en deze sessie is daar een voorbeeld van.

3 R-net

3.1 Uitkomsten stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/opmerking	Alternatief	Knelpunt
R-net				
Algemeen/overig		2		4
Over het R-net	5	8	4*	4
R-net en economische toplokaties				
OV-bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling	1	4	4**	4

* 3x "Geen onderscheid tussen Kernnet en Uitlopers", 1x "Verhogen snelheid tram"

** "Harde bedieningsgaranties vooraf"

- De mening lopen uiteen over het **R-net**: een aantal mensen is helemaal eens met hoe het opgeschreven staat, terwijl een aantal anderen het als knelpunt ervaren. Dit heeft met name te maken met de frequenties van het R-net en met de opsplitsing tussen kernnet en uitlopers, die sommigen als onwenselijk zien.

- Ook wordt er gereageerd op het thema over **gebiedsonwikkeling**. Hier wordt met name regelmatig de suggestie gedaan om de OV-bediening stapsgewijs te laten meegroeien met de ontwikkeling van het gebied.

3.2 Hoofdlijnen discussie

- Er worden zorgen geuit over de **frequenties**, die soms lager liggen dan de huidige. MRDH legt uit dat dit een ondergrens betreft: als er meer vraag is zal er vaker gereden worden. Een vervoerder geeft aan dat de frequenties niet helemaal goed passen bij de huidige exploitatie. Hoe gaat dat bijvoorbeeld bij lijn 11 in Den Haag die 5 keer per uur rijdt?
- Iemand vraagt zich af wat de impact van **R-net voor de reiziger** is. Een reiziger stapt toch in de bus die het eerst komt ongeacht of het R-net is of niet?
- Iemand heeft moeite met de term **Stedenbaan**. Niet mogelijk om in de glastuinbouw bedrijven weg te halen voor woningen. Koppeling met huizen bouwen past niet in het Westland en dat staat wel zo in de Kadernota OV.
- Ooit is besloten dat de R-net formule **zonder reclame** is, maar de suggestie wordt gedaan het toch toe te staan voor extra inkomsten. Een vervoerder geeft aan dat reclame-inkomsten aanzienlijk zijn.
- Een vervoerder waarschuwt voor de impact van R-net-eisen op **materieel**; het kan kostenopdrijvend werken. De inzet van R-net en reguliere bussen op dezelfde lijn wordt door deze vervoerder niet als wenselijk gezien.
- Let op de **integratie van de netwerken**, ook met vervoerders buiten de MRDH.

4 Klantinterface

4.1 Uitkomsten stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/opmerking	Alternatief	Knelpunt
Klantinterface				
Algemeen/overig		4		
Wervende marketing		1		1
Aantrekkelijke tarieven, gemakkelijk betalen	3	8	5*	2
Aantrekkelijk en gemakkelijk te gebruiken OV				
Hoogwaardige haltes	2	1		
Herkenbaar OV	2	8	3**	2
Altijd en overal betrouwbare reisinformatie	1	4		

* "Harmonisatie kilometertarief naar hogere tarief"

** "Lijnen alleen R-net als ze strikt voldoen aan eisen"

- Bij dit thema kwam er vooral reactie op de **tarieven**. De meningen liepen uiteen. Sommigen zagen het als wenselijk dat tarieven en abonnementen geharmoniseerd werden, in sommige gevallen naar het nu duurdere tarief om zo meer financiële armslag te krijgen, terwijl anderen tariefsverhoging juist niet als wenselijk zien. Andere deelnemers waren juist voorstander van meer differentiatie in tarieven, bijvoorbeeld naar vervoerssoort of de snelheid of duurzaamheid ervan.

- De transitie naar **andere betaalsystemen** riep vooral een aantal vragen op: welke tarieven gaan hier dan gelden, en vervangt dit contant betalen?
- Bij **Herkenbaar OV** worden verschillende suggesties gedaan; ook hier de suggestie reclame op R-net toe te staan. Sommigen zijn het geheel eens met wat hier staat, terwijl anderen minder hoge verwachtingen hebben van (de effecten) van *branding*.

4.2 Hoofdpijnen discussie

Inhoudelijke reacties en ideeën:

- Over **tarieven** / differentiatie versus -harmonisatie lopen de meningen uiteen. Iemand oppert het idee om zolang er nog niet energiezuinig gereden wordt door alle modaliteiten, reizigers meer te laten betalen tussen een 'vieze' bus dan voor schone metro of tram. Dit idee levert wat discussie op en hier is geen consensus over. Iemand vindt het streven van de tariefharmonisatie wat vrijblijvend en suggereert er een tijd bij te noemen, (bijv. 5 jaar).
- Qua **reisinformatie** is er behoefte aan goede apps (reisinformatie, ombudsmanapp of klachtenapp), wifi waar mogelijk en een goede aansluiting tussen vervoerders. Open data zou moeten worden vrijgegeven, zodat marktpartijen ermee aan de slag kunnen.
- Bij **marketing** benadrukt een deelnemer dat de basiskwaliteit eerst op orde moet zijn; een goed product verkoopt zichzelf. Iemand geeft aan dat het veel interessanter voor MRDH is om te kijken naar de mensen die niet in het OV zitten. Een vervoerder zegt dit ook te doen.
- **Klantenpanels** kunnen worden ingezet om om te weten wat er leeft bij de klant. Een vervoerder reageert hierop en heeft zelf een groot klantenpanel. Vanuit MRDH wordt ook elk kwartaal een onderzoek gedaan naar klantbeleving.
- Er wordt gevraagd of de **klanttevredenheid** met 0,1 punt per 3 jaar omhoog niet een wat simpele benadering is? MRDH geeft aan dat de gedachte erachter is dat er overal een stijgende lijn inzit.

5 Materieel en duurzaamheid

5.1 Uitkomsten stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/opmerking	Alternatief	Knelpunt
Materieel en duurzaamheid				
Algemeen/overig				
Op weg naar zero emissie	11	3	6*	3
Comfortabel materieel				
Toegankelijk OV		2		
Gebruik stimuleren		2		1
Materieel en infrastructuur	2	3		

* Sneller naar Zero Emissie binnen MRDH

- Er werd vooral gereageerd op **zero emissie**. Veel deelnemers gaven aan het eens te zijn met de transitie die in de Kadernota OV geschetst wordt. Een aantal geeft

aan dat zij de transitie sneller zouden willen zien verlopen, terwijl anderen zich vraagtekens stellen bij de haalbaarheid ervan en de transitie als knelpunt ervaren.

5.2 Hoofdpijnen discussie

- Iemand vraagt zich af hoe haalbaar **Zero Emissie** is op dit moment? MRDH licht toe dat zero emissie op dit moment duurder is dan een gewone bus, maar dat de kosten snel dalen. Er wordt naar een zo snel mogelijke transitie gestreefd, maar niet ten koste van minder bussen op de weg.
- Een vervoerder licht toe dat er ook gekeken wordt naar de brandstofcel. Voor busvervoer lijkt het misschien lastig om volledig elektrisch te gaan, mededoor de actieradius. Advies om niet op 1 paard te wedden, maar mee te gaan in de ontwikkelingen. Schaf niet 200 bussen in 1 keer aan.
- Er worden diverse suggesties gedaan voor het verbeteren van de **duurzaamheid**, waaronder het rijden met kleiner materieel.

6 Betrouwbaar en veilig

6.1 Uitkomsten stickervellen / hoofdpijn discussie

Sessie 2	Helemaal mee eens	Idee/opmerking	Alternatief	Knelpunt
Betrouwbaar en veilig OV				
Algemeen/overig				
Sociaal veilig OV	3	2		1
Betrouwbaar OV				
Verkeersveilig OV	1			
Omleidingen, stremmingen en evenementen	2	9	2*	7

* MRDH betaalt altijd kosten wegomleidingen (i.p.v. veroorzaker).

Dit thema wordt vanwege de tijdslimiet beperkt besproken.

- Veel deelnemers kunnen zich vinden in de lijn omtrent **sociale veiligheid**. Hier worden nog enkele suggesties gedaan.
- De keuze om de **kosten van omleidingen** in beginsel bij de veroorzaker)wneer te leggen wordt door veel deelnemers gedeeld. Verschillende deelnemers benadrukken het belang van goede procesafspraken hierover.
- Verschillende deelnemers maken zich zorgen over het belang van de reiziger in relatie tot de in de Kadernota genoemde **onthefing van de vervoerplicht** (als er geen overeenstemming bereikt kan worden over meerkosten).
- Iemand doet de suggestie om meer druk op wegbeheerders uit te voeren. **Werkzaamheden** moeten veel korter kunnen, strakkere planning. Het verandert misschien pas als er een boete komt als het te lang gaat duren.

7 Afsluiting

Floor Kist (wethouder Gemeente Leidschendam-Voorburg) dankt de deelnemers voor hun bijdrage en sluit de bijeenkomst af.

