

Verslag sessie Kadernota OV 25 januari 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 25 januari.

1 Verloop interactieve sessie

Dick van Sluis (wethouder Capelle a/d IJssel) 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 door 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 Uitkomst stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/ opmerking	Alternatief	Knelpunt
Vraag en aanbod OV				
Algemeen/overig	2	3		
Snel openbaar vervoer, kortere reistijden	7	5	5*	
Verbindend busnetwerk dat past bij de vraag	2	4	2**	1
Maatwerk bij heel weinig vraag	3	11		3
Personenvervoer over water				

* 5x "Verbindend én ontsluitend OV"

** Grens van 8 reizigers loslaten.

- Deelnemers zijn het veelal eens met de keuze voor **versnellen van het OV**. Een aantal ziet daarnaast graag ook ontsluitend OV door de wijken. Suggesties om de meerkosten hiervan te dekken zijn o.a. een hogere bijdrage van de reiziger en het inzetten van kleiner materieel.
- 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). 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). Hierbij wordt ook speciale aandacht gevraagd voor gehandicapten en senioren.

2.2 Hoofdlijnen discussie

Maatwerk

- Er wordt gesuggereerd dat **maatwerk** ook zou kunnen betekenen dat je het aanbod afstemt op de fluctuerende vraag in de verschillende seizoenen. Net als spitslijnen een vorm van maatwerk zijn, zou vervoer richting het strand ook onder maatwerk kunnen vallen. In de Kadernota wordt daar nu nog weinig over vermeld.
- Het principe om zeer weinig gebruikte buslijnen te vervangen door maatwerk en daarmee goed lopende lijnen te versterken wordt onderschreven door de aanwezigen. Zo kan met de beperkte budgetten voor OV meer vervoer worden geboden op verbindingen waar veel reizigers van profiteren.
- Er wordt wel een aantal aandachtspunten meegegeven. Zo zou MRDH moeten zorgen voor een gedegen analyse naar de achtergronden van een teruglopend reizigersaantal op een lijn voordat een lijn wordt geschrapt. Ook zou er een vorm van vervoer moet worden georganiseerd voor de mensen die geen vaste busverbinding meer hebben.
- Als dit vervoer niet door de concessiehouder wordt aangeboden, zou er ruimte moeten zijn voor concurrenten of voor innovatieve vervoerswijzen om dit in te vullen.
- Er wordt opgemerkt dat maatwerk een belangrijke rol zou moeten spelen bij de verbinding tussen het kernnet en het overige netwerk.

- Er worden suggesties gedaan voor efficiënte maatwerkoplossingen die mogelijk beter aan zouden sluiten bij de vraag van de reizigers, zodat een ziekenhuis- of theaterbezoek op alle tijden mogelijk wordt.
- Ook wordt de suggestie gedaan voor een regiecentrale die taxi-, scholieren- en WMO-vervoer bij elkaar brengt, waardoor beschikbare vervoercapaciteit goed wordt benut. Ook de inzet van vrijwilligers met (bel)busjes wordt gesuggereerd.

Overig

- De meeste aanwezigen vinden het een goed idee de **tram te versnellen**. Een aanwezige kijkt hier anders tegenaan en ziet de tram meer als een sociale technologie die cohesie brengt in de wijken. De tram zou in die optiek juist meer haltes moeten hebben omdat bewoners reistijd minder belangrijk zouden vinden. Voor de metro zou daarentegen wel ingezet moeten worden op het verhogen van de snelheid.
- Een aantal deelnemers vindt dat het OV echt als een **dienstverlening** gezien zou moeten worden en geaccepteerd zou moeten worden dat dit geld kost. Afstemmen van frequenties op de vraag is daarbij prima, maar er moet wel vervoer blijven op rustiger momenten, om verbindingen tussen wijken in stand te houden of de mogelijkheid worden geboden om na het theater nog naar huis te gaan.
- Niet iedereen wil **meer investeren** in het OV. Enkelen wijzen erop dat het OV binnen MRDH al op een hoog niveau ligt en de fiets ook een goed alternatief is. Er is iemand die alle busverbindingen wil afschaffen en alleen wil investeren in goede metro- en tramnetten. Dit zou dan aangevuld moeten worden met kleinschalige (private) vervoersinitiatieven.
- Een andere aanwezige ziet het OV vooral als **alternatief voor de auto** en zou willen investeren in een uitstekende ontsluiting van de woongebieden, ten koste van de ontsluiting van bijvoorbeeld brainports.
- Een deelnemer ziet graag dat het '**verbindende busnetwerk**', dat ongeveer 80% van het netwerk uitmaakt, een prominentere rol in de Kadernota OV zou spelen.

3 Thema: R-net

3.1 Uitkomst stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/ opmerking	Alternatief	Knelpunt
R-net				
Algemeen/overig		2		
Over het R-net	4	4	6*	5
R-net en economische toplokaties				
OV-bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling	1	3	1**	2

* 2x "Geen onderscheid tussen Kernnet en Uitlopers", 4x "Verhogen snelheid tram"

** "Harde bedieningsgaranties vooraf"

- De mening lopen uiteen over het **R-net**: een aantal mensen is het 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.

Een aantal mensen vindt versnelling van de tram een goed idee; men verschilt van mening of dit tot langere loopafstanden mag leiden.

- Ook wordt er gereageerd op het thema over **gebiedsontwikkeling**. Hier wordt de suggestie gedaan bij gebiedsontwikkeling in ieder geval te zorgen dat de infrastructuur gereed is om goede OV-bediening te bieden zodra de vraag er wel is.

3.2 Hoofdpijnen discussie

- Er wordt door een aantal aanwezigen opgemerkt dat de verschillende (**R-net**) verbindingen beter aan elkaar gekoppeld zouden moeten worden. Er zou behoefte zijn aan meer dwarsverbindingen zoals de 'Zoro-bus'. Ook zou het overig OV beter moeten aansluiten op R-net dat nu soms stopt midden in landelijk gebied, waarna er vervolgens (vaak door overgang naar een andere concessie) geen vervolgvverbinding wordt geboden.
- Een andere deelnemer vindt dat het netwerk vooral gericht moet zijn op enkele belangrijke (**internationale**) **knooppunten**. De overstap op deze knooppunten zou daarbij veraangenaamd moeten worden.

4 Thema: Klantinterface

4.1 Uitkomst stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/ opmerking	Alternatief	Knelpunt
Klantinterface				
Algemeen/overig				
Wervende marketing	1	2		
Aantrekkelijke tarieven, gemakkelijk betalen	3	10	4*	1
Aantrekkelijk en gemakkelijk te gebruiken OV				
Hoogwaardige haltes		5		
Herkenbaar OV	3	2	3**	1
Altijd en overal betrouwbare reisinformatie	2	1		1

* "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**. Sommige deelnemers waren het eens met de tekst die er stond. Sommigen deden suggesties over betere harmonisatie van bijvoorbeeld abonnementen. Het gelijk trekken van tarieven naar het hogere tarief werd door sommigen als wenselijk gezien (om zo meer lijnen in stand te kunnen houden), terwijl anderen tariefstijgingen geen goed idee vinden.
- 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** verschillen de meningen over de *branding* van R-net. Sommigen doen suggesties om dit beter te promoten, terwijl anderen minder hoge verwachtingen hebben van (de effecten van) *branding*.

4.2 Hoofdpijnen discussie

- Er wordt door verschillende deelnemers belang gehecht aan de geldigheid van **reisproducten** bij verschillende vervoerders en in verschillende vervoerwijzen, met name van losse kaartjes. De Kadernota OV zou hier aandacht aan moeten besteden. Het is wellicht ook mogelijk om bijvoorbeeld voor bepaalde doelgroepen (werknemers, toeristen) kaartjes te ontwikkelen die in het hele gebied geldig zijn.
- Wat betreft de **harmonisatie van tarieven** komt er uit de discussie geen eenduidig beeld. Een aantal deelnemers ziet graag prijsdifferentiatie voor verbindingen die sneller of comfortabeler zijn. Een hoger kilometertarief zou dus afhankelijk moeten zijn van de kwaliteit van het vervoer. Dit is mogelijk wel lastig te organiseren in de praktijk. Ook wordt aangegeven dat differentiatie naar tijd belangrijker zou moeten zijn dan de harmonisatie van kilometertarieven binnen MRDH.

5 Thema: Materieel en duurzaamheid

5.1 Uitkomst stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/ opmerking	Alternatief	Knelpunt
Materieel en duurzaamheid				
Algemeen/overig	1			
Op weg naar zero emissie	5	3	3*	3
Comfortabel materieel				
Toegankelijk OV		2		
Gebruik stimuleren				
Materieel en infrastructuur	1			

* 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, wat bijvoorbeeld mogelijk zou zijn door een bijdrage van het Rijk of gemeenten te vragen. Anderen stellen zich vraagtekens stellen bij de technische of financiële haalbaarheid.

5.2 Hoofdpijnen discussie

- Een groot deel van de aanwezigen is akkoord met de formulering in de ontwerp Kadernota OV, waarin het landelijk bestuursakkoord **Zero Emissie** Regionaal OV gevolgd wordt en het voorzieningenniveau voor de reizigers niet mag dalen als gevolg van investeringen in duurzamer materieel.
- Deelnemers geven daarbij wel aan dat MRDH alert zou moeten blijven op (technische) **ontwikkelingen in de markt** waardoor het moment van investeren in Zero Emissie materieel kan worden vervroegd. Ook wordt de kanttekening gemaakt dat er een risico bestaat dat een vervoerder niet Zero Emissie materieel zal aanbieden omdat hij later hier mogelijk toch voor gecompenseerd zal worden.

- Een deel van de aanwezigen suggereert dat gemeentes en MRDH eerder dan in het bestuursakkoord staat (eenmalig) zouden moeten **investeren in duurzamer materieel**. Dit sluit ook aan op de ambities van MRDH, als dit eerder haalbaar is. Ook wordt door een aantal benadrukt dat Zero Emissie materieel ondanks de hogere aanschafprijs veel voordelen biedt, ook omdat het stiller is. Een aantal deelnemers vindt dat het financiële aspect zou daar ondergeschikt aan moeten zijn.

6 Betrouwbaar en veilig

6.1 Uitkomst stickervellen

	Helemaal mee eens	Idee/ opmerking	Alternatief	Knelpunt
Betrouwbaar en veilig OV				
Algemeen/overig				
Sociaal veilig OV	4	4		
Betrouwbaar OV		1		
Verkeersveilig OV				
Omleidingen, stremmingen en evenementen	4	5	2*	2

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

- Veel deelnemers kunnen zich vinden in de lijn omtrent **sociale veiligheid**. Hier worden verschillende suggesties gedaan, variërend van cameratoezicht tot nog nauwere samenwerking tussen betrokken partijen.
- Over omleidingen wordt verschillend gedacht. Veel mensen kunnen zich vinden in de lijn in de Kadernota OV. Een aantal vindt juist dat MRDH de meerkosten van omleidingen zou moeten betalen. 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).

Door tijdsgebrek wordt er geen discussie meer gevoerd over dit onderwerp.

7 Afsluiting

Dick van Sluis (wethouder Capelle a/d IJssel) dankt de deelnemers voor hun bijdrage en sluit de bijeenkomst af.