

## OV-visie – Verslag Participatietraject (definitief)

### Inleiding

Aan de OV-visie is sinds november 2024 gewerkt, waarbij de provincie Zuid-Holland is ondersteund door adviesbureau APPM. Een groot deel van de ontwikkeling bestond uit een intensief participatietraject, dat gezamenlijk door de provincie en APPM is georganiseerd. Tal van partijen hebben hierin een waardevolle bijdrage geleverd. Dit verslag beschrijft het doorlopen participatietraject en laat zien hoe we samen met onze partners zijn gekomen tot een breed gedragen toekomstbeeld voor het openbaar vervoer in Zuid-Holland.

In dit document wordt een overzicht gegeven van het participatietraject voor de OV-visie. Het beschrijft de doelstellingen en kaders waarbinnen het traject is uitgevoerd, geeft een beeld van het traject zelf, inclusief de betrokken partijen, de werkwijze en de uitkomsten. Zo biedt het document een compleet inzicht in zowel het proces als de resultaten van het participatietraject.

### Doelstelling en kaders

Het participatietraject had als doel een breed gedragen OV-visie te ontwikkelen door een representatieve mix van partijen te raadplegen en te laten meedenken. Daarom zijn verschillende overheidslagen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, regio's en gemeenten), reizigersvertegenwoordigers (ROCOV's), vervoerbedrijven en strategische partners, zoals Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB), actief bij het proces betrokken.

In eerste instantie richtten de gesprekken en werksessies zich op vier kernonderwerpen: "HOV als drager van ruimtelijke ontwikkeling", "Naar modern stads- en streekvervoer", "Van lijngebonden naar flexibeler vervoer" en "Een breder aanbod aan ketenvoorzieningen". Deelnemers hadden echter volop de ruimte om ook aanvullende onderwerpen in te brengen. Zienswijzen en suggesties werden steeds getoetst op draagvlak tijdens de werksessies en in opvolgende gesprekken. Ideeën die breed werden gedragen en inhoudelijk pasten binnen de OV-visie, zijn vervolgens opgenomen in het eindresultaat.

### Het traject

Het participatietraject bestond uit twee fasen. In de eerste fase zijn informatie, inzichten en perspectieven opgehaald; in de tweede fase is de publieke versie van de OV-visie inhoudelijk gevalideerd en is ook gesproken over toekomstige samenwerking in de vervolgetrajecten.

#### Fase 1

Voor fase 1 is een verzameling standpunten gebruikt als input voor de verschillende sessies en overlegvormen. Fase 1 bestond uit onderstaande sessies en overlegvormen met de volgende partijen:

- Per regio (Holland-Rijnland, Midden-Holland, Drechtsteden-Alblasserwaard-Gorinchem en Hoeksche Waard-Goeree Overflakkee) is een interactieve werksessie georganiseerd, waarvoor ambtelijke vertegenwoordigers van zowel de gemeenten als de regio's en de regionale reizigersorganisaties (ROCOV's) zijn uitgenodigd (januari 2025). Deze sessies hebben bestuurlijke opvolging gekregen in het Provinciaal Verkeers- en VervoersBeraad (PVVB) (april 2025). Verder is aan de ROCOV's teruggekoppeld in de vorm van een concept bestuurlijke hoofdlijn (april 2025 – mei 2025);
- Voor Provinciale Staten is een participatiesessie georganiseerd (april 2025). Deze sessie was qua vorm vergelijkbaar met de interactieve werksessies met de regio's;

- Er zijn interactieve werksessies georganiseerd voor de interne domeinen binnen de provincie Zuid-Holland, waaronder Mobiliteit, Energie, Circulariteit, Landelijk Gebied, Toerisme, Recreatie en Sport, Ruimtelijke Ordening, Stedelijk Gebied, Wonen, Economie en Brede Welvaart (februari 2025). Deze participatiesessies zijn aangevuld met een strategische verdiepingssessie, waarin de domeinen Mobiliteit, Wonen, Ruimtelijke Ordening en Economie waren vertegenwoordigd (maart 2025);
- Er hebben meerdere inhoudelijke gesprekken plaatsgevonden met strategische partners van de provincie Zuid-Holland, waaronder de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (min. IenW) en Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) (februari 2025 – mei 2025);
- De in Nederland actieve vervoersbedrijven zijn geïnterviewd (januari 2025 – mei 2025), inclusief partijen die wel in Nederland opereren maar geen concessie houden in de provincie Zuid-Holland.

De opbrengsten van de verschillende sessies en interviews in de eerste fase zijn gebruikt om de bestuurlijke hoofdlijn van de OV-visie te vormen en verder uit te werken. De bestuurlijke hoofdlijn heeft vervolgens als basis gediend voor de ontwikkeling van de publieke versie van de OV-visie.

## **Fase 2**

Voor fase 2 is de bestuurlijke hoofdlijn van de OV-visie uitgewerkt naar een met een publieke versie. Deze versie is verder uitgewerkt, met meer context en voorbeelden, en is toegankelijker geschreven. Deze publieke versie is als input gebruikt voor de tweede fase van het participatietraject. Fase 2 bestond uit onderstaande sessies en overlegvormen met de volgende partijen:

- Er is een interactieve werksessie georganiseerd voor alle gemeenten en regio's, welke binnen de concessiegrenzen van de provincie Zuid-Holland vallen, MRDH, min. IenW en ZHB. Deze sessie heeft bestuurlijke opvolging gekregen in het PVVB (december 2025).
- De publieke versie is toegelicht en ter advisering voorgelegd aan de ROCOV's. De ROCOV's hebben allen advies uitgebracht over de publieke versie van de OV-visie.

De resultaten van de interactieve werksessie en de adviezen van de ROCOV's zijn gebruikt om de publieke versie en de bestuurlijke hoofdlijn van de OV-visie verder aan te scherpen.

## **Samenvatting**

In beide fasen van het participatietraject is veel positieve feedback ontvangen van de deelnemers. Zij waardeerden vooral de interactieve werksessies, die als prettig en effectief werden ervaren. Deze werkvorm gaf deelnemers de mogelijkheid om hun perspectieven te delen en zich in elkaars inzichten en ervaringen in te leven.

Uit alle interviews en werksessies zijn de kritische opmerkingen en suggesties meegenomen in de verdere ontwikkeling van de OV-visie. Een deel van de opmerkingen is verwerkt in de teksten van de bestuurlijke hoofdlijn en de publieke versie. Sommige suggesties bleken niet direct relevant voor de OV-visie, maar wel voor de vervolgetrajecten. Bij deze vervolgetrajecten zullen de betreffende partijen opnieuw worden betrokken. Besluiten over het al dan niet overnemen van ideeën en voorstellen zijn genomen in de driehoek van bestuurlijke opdrachtgever, ambtelijke opdrachtgever en ambtelijke opdrachtnemer.

## **Uitkomsten**

De uitkomsten van de verschillende participatiemogelijkheden hebben in alle hoofdstukken van de OV-visie hun weerslag gevonden. De interviews en werksessies hebben in sommige gevallen geleid tot inhoudelijke aanpassingen en nieuwe overwegingen. De meeste wijzigingen waren echter



tekstueel van aard, zoals het aanpassen van formuleringen, het verduidelijken van definities, het toevoegen van extra context en het opnemen van voorbeelden.

#### **Voorbeelden van aanpassingen**

- Het onderdeel over marketing en communicatie is toegevoegd.
- Sommige onderdelen waren wat klinisch van aard en misten het menselijke aspect; dit is op meerdere plaatsen aangevuld.
- De rol en impact van de vergrijzing zijn opgenomen.
- De samenhang tussen openbaar vervoer, woningbouw, ruimte en economie is verder uitgewerkt en aangepast aan nieuw beleid.
- Voor termen die in het participatietraject veel discussie opleverden, zoals 'Hoogwaardig Openbaar Vervoer' en 'Publieke mobiliteit', zijn definities en beschrijvingen toegevoegd.
- Er zijn voorbeelden toegevoegd van innovatieve concepten en gamechangers.

#### **Voorbeelden die niet tot aanpassingen hebben geleid**

- Sommige zienswijzen leidden tot veel discussie onder de deelnemers en kregen in de werksessies en interviews slechts beperkt draagvlak. Voorbeelden hiervan zijn 'gratis OV' en het opzetten van een provinciaal vervoersbedrijf. Deze zienswijzen zijn daarom niet opgenomen in de OV-visie.
- De OV-visie bevat geen concrete uitspraken over de benodigde financiële middelen om de plannen te realiseren. Dit is een bewuste keuze, omdat hierover in dit stadium nog geen zekerheid bestaat. In de vervolgetrajecten zal pas duidelijk worden welke financiële kaders nodig zijn.
- De integratie van doelgroepenvervoer in OV-concessies is niet meegenomen in de OV-visie. Het draagvlak onder de deelnemers was op dit punt verdeeld. Bovendien ligt de verantwoordelijkheid voor doelgroepenvervoer bij de gemeenten en wordt het momenteel gefinancierd uit andere geldstromen dan de OV-concessies. Wel is in de OV-visie het streven opgenomen om te komen tot een optimale samenhang tussen doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer. Daarbij is er ruimte bij het voorgenomen vervolgetraject gericht op 'publieke mobiliteit' om flexibel om te gaan in het geval dat de omstandigheden rondom doelgroepenvervoer wijzigen.