Notitie onderbouwing voor

Plan Nieuw Busnet

December 2025



In samenwerking met

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
   Reizigers 2
   Sociaal 2
   Ruimte 3
   Bedrijfsmatig 3
2. Pijler “Reizigers” 4
   Het busnet moet meer reizigers trekken die vaker de bus nemen 4
   Het busnet moet goed aansluiten bij de wensen van reizigers 4
   Het busnet moet de reizigerstevredenheid op peil houden 5
3. Pijler “Sociaal” 6
   Een grote diversiteit aan doelgroepen kan gebruikmaken van het busnet 6
   Er is maatwerk gewenst voor de verschillende doelgroepen en gebieden 6
   Een goede bijdrage leveren aan inclusiviteit en vervoersarmoede 6
4. Pijler “Ruimte” 7
   Het busnet sluit goed aan op toekomstige gebiedsontwikkelingen 7
   Het busnet sluit voor reizigers goed aan op tram en metro 8
   Het busnet moet permanent kunnen inspelen op maatschappelijke trends en ontwikkelingen 9
5. Pijler “Bedrijfsmatig” 10
   Het busnet moet aansluiten op de exploitatiebijdragen 10
   Kosten en reizigersopbrengsten busnet 10
   Het busnet moet zekerheid bieden op toekomstige bedrijfsvoering en lijnvoering 11

1. Inleiding

Er komen steeds meer mensen wonen en werken in de regio. Ook zien we dat mensen anders reizen en is er behoefte aan maatwerk. Door de mobiliteit en openbaar vervoer te versterken, zorgen we voor meer slagkracht en een toekomstbestendige regio waar het prettig wonen, werken en leven is. Een vooruitstrevende ambitie die ook past binnen de ambities van de regionale mobiliteitsvisie.

We zien in dit kader een aantal belangrijke trends in de Rotterdamse regio die vragen om actie. Het busnet kan hier positief aan bijdragen. De opmars van automatisch rijden van bussen en taxi's gaat zo snel dat we verwachten in de toekomst de pilot bij Rotterdam The Hague Airport te kunnen uitbreiden naar andere reguliere buslijnen. Gemeenten werken daarnaast hard aan het vergroenen van de openbare ruimte. Denk daarbij aan het combineren van nieuwe vrijliggende busbanen met het aanplanten van extra bomen. Ook de doorgaande transitie naar meer duurzame mobiliteit is een ontwikkeling waar de bus een belangrijke rol in heeft. Een laatste en zeker niet de minste ontwikkeling is de groeiende bevolking en verstedelijkingsopgave van de regio. Het openbaar vervoer en de bus vormen een belangrijke sleutel om dit mogelijk te maken. Kortom: niets doen is geen optie! We zien reden genoeg om gezamenlijk een nieuw busnet te ontwikkelen dat positief bijdraagt aan deze trends en opgaven.

Vanuit deze ambitie zijn op 15 november 2023 in de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BcVa) afspraken gemaakt tussen MRDH, gemeente Rotterdam en RET over de borging van toekomstbestendig OV. Onderdeel hiervan is een plan voor de toekomst van het RET busnetwerk met als doelen om het busnet aan te passen op de post-corona situatie, het effectiever in te richten en het beter te laten aansluiten op tram en metro. In het voorjaar van 2024 is – aansluitend op de eerdergenoemde afspraken over toekomstbestendig OV - een overeenkomst tussen deze partijen gesloten om de exploitatiebijdrage vanaf 2028 af te laten nemen met 1 miljoen per jaar. De doelen voor het busnet dienen behaald te worden binnen dit financiële kader.

Een goede inhoudelijke onderbouwing is nodig waarom er met een frisse blik naar het huidige busnet gekeken wordt. Deze notitie bevat deze onderbouwing en beschrijft de inhoudelijke bouwstenen waarmee het ontwerp van het toekomstige busnet (2029 – 2040) en daarmee het Plan Nieuw Busnet gevoed wordt.

De onderbouwing voor het Plan Nieuw Busnet is met behulp van de vier inhoudelijke pijlers: Reizigers, Sociaal, Ruimte en Bedrijfsmatig beschreven. Iedere pijler belicht een essentieel perspectief op het functioneren en de potentie van het toekomstige busnet. De vier pijlers zijn uitgewerkt in 12 redenen die helpen het netwerk te toetsen aan toekomstige ontwikkelingen, reizigersbehoeften, maatschappelijke opgaven en bedrijfsmatige randvoorwaarden. Door deze vier pijlers systematisch te doorlopen, ontstaat een integraal beeld van waar het busnet staat, waar het naartoe moet, en wat daarvoor nodig is. De volgende 12 redenen worden in de volgende hoofdstukken uitgewerkt:

Reizigers

- Het busnet moet meer reizigers trekken die vaker de bus nemen
- Het busnet moet goed blijven aansluiten bij de wensen van reizigers
- Het busnet moet de reizigerstevredenheid op peil houden

Sociaal

- Een grote diversiteit aan doelgroepen kan gebruikmaken van het busnet
- Er is meer maatwerk gewenst voor de verschillende doelgroepen en gebieden
- Een goede bijdrage leveren aan inclusiviteit en vervoersarmoede

Ruimte

- Het busnet sluit goed aan op toekomstige gebiedsontwikkelingen
- Het busnet sluit voor reizigers goed aan op tram en metro
- Het busnet moet permanent kunnen inspelen op maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Bedrijfsmatig

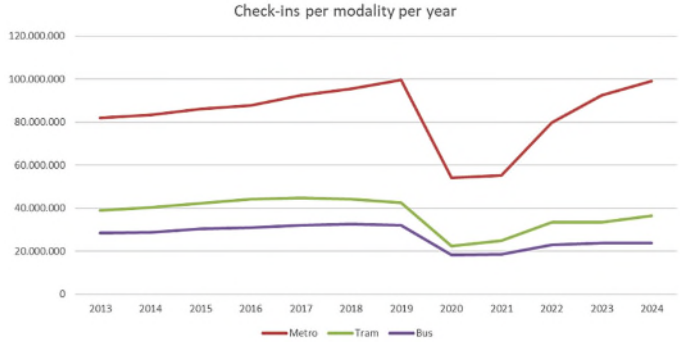
- Het busnet moet aansluiten op de exploitatiebijdragen
- Het moet inspelen op schaarste van personeel
- Het busnet moet zekerheid bieden op toekomstige bedrijfsvoering en lijnvoering

2. Pijler “Reizigers”

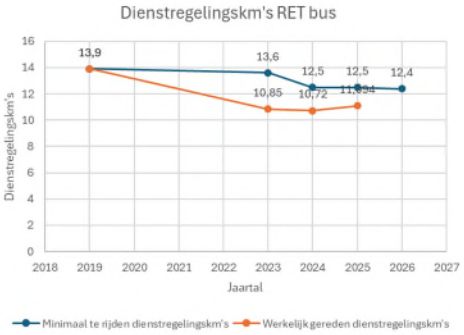
Bij de pijler staat het gebruik en de beleving van de reiziger centraal: hoeveel mensen maken gebruik van de bus, waarom (niet), wat zijn hun wensen en hoe kan het netwerk bijdragen aan hogere tevredenheid en groei in reizigersaantallen. De onderwerpen die belangrijk zijn bij deze pijler zijn:

Het busnet moet meer reizigers trekken die vaker de bus nemen

Na corona zijn er minder reizigers die gebruik maken van de bus. Het aantal instappers verschilt per gemeente en hangt in bepaalde mate samen met de daling in het vervoeraanbod. Het aantal dienstregeling kilometers is gedaald met 23%. Het herstel van het aantal instappers per jaar blijft steken op 80% van de eerdere reizen. In figuur 1 is een overzicht te zien tot en met 2024. Ook in 2025 is er geen significante verandering van dit herstel te zien.



Figuur 2. Check-ins per modaliteit per jaar van RET



Figuur 1. Dienstregeling kilometers RET Bus

De reden van een achterblijvend herstel hangt waarschijnlijk samen met een toename van thuiswerken, gebruik van e-bikes en deelmobiliteit. Daarnaast kan de lange periode van afgeschaalde dienstregelingen en meer uitval van ritten door personeelstekorten bij vervoerders een rol hebben gespeeld. Het achterblijven van het aantal reizigers kan een signaal zijn dat het huidige busnet geen optimale bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de regio. Om die optimale bijdrage weer te kunnen leveren en daarmee meer busreizigers te trekken is het essentieel om inzicht te hebben in de behoeften van de reizigers én de potentiële reizigersgroep.

Het busnet moet goed aansluiten bij de wensen van reizigers

Een goed busnetwerk sluit aan op de wensen van de reizigers. Van Hagen & van der Made (2017) hebben onderzoek gedaan naar de wensen van de NS-klanten (zie figuur 3). Hieruit volgen de klantwenspiramide, kernbehoeften en ontwerp principes. Betrouwbaarheid en sociale veiligheid zijn de basisbehoeften. Snelheid en gemak dragen bij aan de waardering. Beleving en comfort geven de reizigers een gevoel van vrijheid.

Dit kader kan worden gebruikt om kansrijke ideeën voor het ontwerp van het busnetwerk te selecteren.

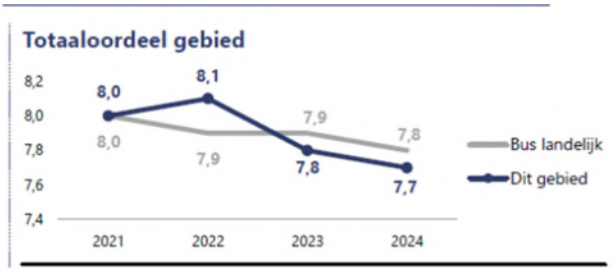


Figuur 3. Samenhang klantwenspiramide, kern-behoeften en ontwerp principes

Het busnet moet de reizigerstevredenheid op peil houden

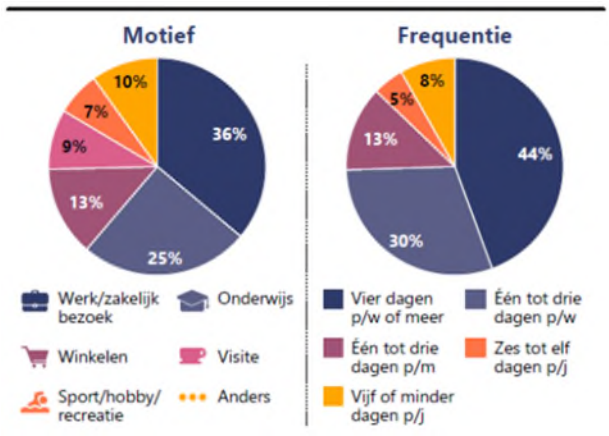
Het KpVV[1] voert jaarlijks in opdracht van de provincies, de vervoerregio's en het ministerie van I&W, een landelijk onderzoek uit naar de tevredenheid van de reizigers in het openbaar vervoer: de OV-klantenbarometer. De OV-concessies van de MRDH maken daar onderdeel van uit.

In 2024 scoort de RET-busconcessie een 7,7, in 2023 was dit met 7,8 redelijk vergelijkbaar (zie figuur 4). De onderwerpen drukte en zitplaats-kans, punctualiteit, netheid voertuig en informatie op de halte scoren iets lager. De prijs van de rit, overstaptijd en frequentie worden juist beter beoordeeld.

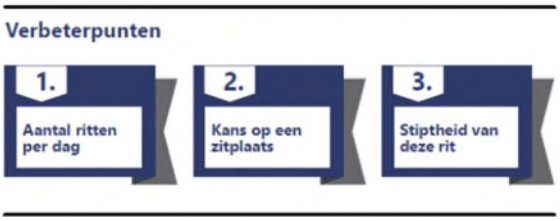


Figuur 4. OV klantenbarometer: totaaloordeel gebied

De busreizigers van RET gebruiken met name de bus voor hun woon-werkverkeer en zakelijke bezoeken. Daarna volgt het onderwijs met een kwart van de ritten. Winkelen en visite zijn samen ook ruim 20% van de bestemmingen. Een groot deel van de reizigers (44%) reist 4 dagen of meer per week en circa één derde van de reizigers reist 1 tot 3 keer per week. Om de reizigers-tevredenheid op peil te houden of te verbeteren is het essentieel dat er aandacht is voor de elementen die dit beïnvloeden. De algemene verbeterpunten die naar voren komen zijn het aantal ritten per dag, de kans op een zitplaats en de stiptheid van de rit (zie ook figuur 6).



Figuur 5. OV klantenbarometer: motief en frequentie



Figuur 6. OV klantenbarometer: drie verbeterpunten

[1] Het KpVV-programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor decentrale overheden en andere organisaties op het gebied van mobiliteit.

3. Pijler “Sociaal”

Deze pijler richt zich op de maatschappelijke functie van het busnet: welke doelgroepen worden bereikt, waar liggen kansen voor maatwerk, en hoe kan het netwerk bijdragen aan inclusiviteit en het tegengaan van vervoersarmoede. De onderwerpen die belangrijk zijn bij deze pijler zijn:

Een grote diversiteit aan doelgroepen kan gebruikmaken van het busnet

Dé busreiziger bestaat niet. Zo reizen bijvoorbeeld scholieren, studenten en forensen op werkdagen naar school of werk. Sommigen zijn onderweg naar een kantoorbaan met redelijk flexibele werktijden, anderen moeten stipt op tijd aanwezig zijn als de dienst begint. 's Avonds en in het weekend zijn mensen onderweg naar een uitje (theater, bioscoop, café) met het ov. Het openbaar vervoer wordt gebruikt om naar winkelcentra te reizen, maar ook om zorgvoorzieningen zoals een ziekenhuis te bereiken. Voor sommige mensen is openbaar vervoer onderdeel van een bredere mobiliteitsmix, voor anderen is het de enige mogelijkheid om te reizen. Niet iedereen heeft een even grote beurs of dezelfde fysieke (of mentale) mogelijkheden.

Er is maatwerk gewenst voor de verschillende doelgroepen en gebieden

We werken toe naar een netwerk waar de reiziger centraal staat, goede bereikbaarheid voor iedereen. Gezien de grote diversiteit aan doelgroepen, is de vraag aan de orde of voor de verschillende doelgroepen en reisrelaties eenzelfde oplossing of aanbod geschikt is of dat maatwerk nodig is. Er zijn verschillende varianten van busvervoer denkbaar, zoals bijvoorbeeld hoogwaardig HOV-bussen, reguliere lijnbussen, kleine busjes met een vaste dienstregeling of kleine bussen die op aanvraag rijden. Maar tegenwoordig behoort deelmobiliteit, zoals bijvoorbeeld deelfietsen op het metrostation, ook tot de mogelijkheden. Het is de vraag welke oplossing het beste geschikt is voor welke doelgroep, op welk moment en voor welke locatie.

De ontwerp Mobiliteitsvisie(stand december 2025) van MRDH en haar gemeenten toont ambitie om een impuls te geven aan publieke mobiliteit. Het busnet kan daarin een sleutelrol vervullen. Het busnet is wendbaar, aanpasbaar en geschikt voor vele delgroepen en geschikt voor combinaties met ander OV en andere mobiliteit. We kijken daarom vanuit deze optiek positief naar de toekomst van het busnet, als wendbare motor voor goede groei in onze regio.

Een goede bijdrage leveren aan inclusiviteit en vervoersarmoede

We werken toe naar een netwerk waar de reiziger centraal staat. Inclusiviteit en toegankelijkheid zijn daar belangrijke onderwerpen bij. Met vervoersarmoede wordt bedoeld dat mensen niet volwaardig kunnen deelnemen aan de maatschappij omdat ze onvoldoende toegang hebben tot vervoersmogelijkheden door fysieke en/of financiële beperkingen. Het openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in het voorkomen van vervoersarmoede en sommige mensen zijn nou eenmaal volledig afhankelijk van het openbaar vervoer om naar school, werk, zorgvoorzieningen of sociale afspraken te reizen. Het is daarom belangrijk om een toegankelijk busnet te ontwikkelen en in dit kader specifiek te onderzoeken wat het effect is op de bereikbaarheid voor dergelijke doelgroepen. Het busnet kan een bijdrage leveren aan inclusiviteit en vervoersarmoede, maar dat zal niet allesomvattend zijn.

4. Pijler “Ruimte”

Deze pijler onderzoekt hoe goed het huidige busnet aansluit op ruimtelijke ontwikkelingen en toekomstige infrastructuur, en in hoeverre het netwerk mee kan bewegen met toekomstige gebiedsontwikkelingen en maatschappelijke trends. De onderwerpen die belangrijk zijn bij deze pijler zijn:

Het busnet sluit goed aan op toekomstige gebiedsontwikkelingen

De metropoolregio Rotterdam-Den Haag beslaat het meest verstedelijkte deel van de provincie Zuid-Holland. De trek naar de stad blijft doorzetten en ook deze regio is populair. Steeds meer mensen willen er wonen, werken en recreëren. Het is daarom noodzakelijk om voldoende woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren. Zo krijgt de Zuidelijke Randstad er de komende 20 jaar vele nieuwe inwoners bij. Daarvoor zijn honderdduizenden woningen nodig (zie ook figuur 7). Het openbaar vervoer is van groot belang om de regio bereikbaar te houden en de verstedelijking te faciliteren.



Figuur 7. Groei van de regio; Concept-Ontwerp Mobiliteitsvisie MRDH

De regio Rotterdam zet met name in op verstedelijken binnen de bestaande steden en dorpen en dan vooral bij en rondom bestaand of nieuw hoogwaardig openbaar vervoer. Uit de analyse naar toekomstige gebiedsontwikkelingen in de regio blijkt dat het huidige openbaar vervoernetwerk niet alle nieuwe gebiedsontwikkelingen ontsluit. Het toekomstige busnet kan bijdragen aan de bereikbaarheid van nieuw te ontwikkelen gebieden.

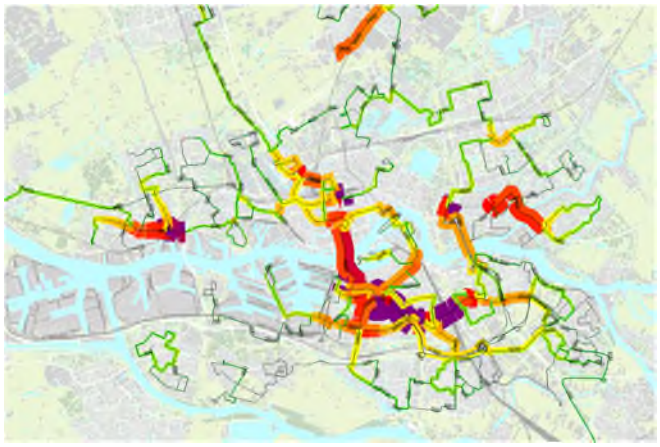
Het busnet sluit voor reizigers goed aan op tram en metro

De regio kent een ov-netwerk wat bestaat uit trein, metro, tram en bus. Op diverse plekken is voor reizigers de bus aanvullend op metro en tram, maar ook wordt alleen de bus gebruikt om van A naar B te komen. Essentieel is dat de diverse systemen goed op elkaar aansluiten, zodat reizigers optimaal gebruik kunnen maken van het ov-netwerk. Metro, tram en bus komen idealiter samen en ontsluiten op belangrijke knooppunten, zodat overstappen voor reizigers eenvoudig is en daardoor de regio beter bereikbaar is.

Om de afhankelijkheid van de bus in het ov-systeem aan te tonen en vrijer te kunnen denken over het toekomstige busnet is een analyse gemaakt, waarbij alleen metro- en tramlijnen en haltes zijn ingetekend (zie figuur 8). Daarmee wordt duidelijk welke gebieden in de regio onbereikbaar zijn met ov als er geen bussen zouden rijden en er alleen metro- en tramverbindingen zouden zijn. Figuur 8 markeert deze ov-onbereikbare gebieden met vlakken met schuine markering, ofwel “witte vlekken”. Voor de bepaling is er rekening gehouden met een maximaal acceptabele loopafstand van 500 meter vanaf metrohaltes en 400 meter vanaf tramhaltes.



Figuur 8. Witte vlekken op basis van het metro- en tramnetwerk



Figuur 9. Etmaalbezetting bus corridors (hoe roder/paarser, hoe meer reizigers)

Wat opvalt is dat gebieden, zoals Overschie, Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk verder weg liggen van metro en tram en zijn qua ov dus afhankelijk van goede busverbindingen. Op hoog stedelijke plekken met hoge bevolkingsdichtheden is er grote afhankelijkheid van het ov. Reizigersstromen laten zien dat er nabij metro en tram ook behoefte kan zijn aan goede busverbindingen (zie figuur 9). Drukke bus corridors zijn o.a. te vinden op Rotterdam zuid, de verbinding tussen Rotterdam noord en zuid, naar Krimpen a/d IJssel, de ZoRo-lijn en in Vlaardingen.

Daarnaast is het goed om te weten dat niet alleen het aanwezig zijn van een halte binnen acceptabele loopafstand belangrijk is voor de bereikbaarheid, maar ook de kwaliteit van de verbindingen die op een ov-halte worden geboden (zoals snel, betrouwbaar en frequent).

Het busnet moet ook in de toekomst een waardevolle aanvulling voor reizigers blijven op het metro- en tramnetwerk en gebieden ontsluiten waar geen metro of tram rijdt of waar naast metro en tram grote ov-afhankelijkheid is.

Het busnet moet permanent kunnen inspelen op maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Het verkeer in de stad wordt steeds drukker en de beschikbare openbare ruimte is schaars. Er is volop aandacht om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten. Eén van de manieren waarmee dit wordt ondersteunt is de invoering van het zogenoemde GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30km/u) principe.

Door 30 km/u te rijden in de bebouwde kom, wordt het verkeer voor iedereen veiliger en overzichtelijker. Een dergelijke inrichting kan echter zorgen voor vertraging voor bus en tram, doordat aanpassingen aan de infrastructuur worden gedaan. Met name voor buslijnen die niet op een eigen rijbaan rijden, kunnen de rijtijden oplopen door de lagere maximumsnelheid en eventuele lagere doorstroming van het verkeer. Het kan dus resulteren in een lagere efficiëntie van het busnet. Tegelijkertijd kan deze ontwikkeling er ook voor zorgen dat bus en tram aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto en resulteren in meer reizigers. Er zijn echter ook manieren om 30km/u in te voeren met een bus vriendelijk ontwerp, denk aan snelheidsdifferentiatie in combinatie met vrij liggende busbanen. Het is een ontwikkeling die nauw samenhangt met het toekomstige busnet.

Een andere belangrijke ontwikkeling is de opkomst van publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit omvat alle vormen van vervoer waarvoor reizigers bewust geen eigen vervoermiddel gebruiken of kunnen gebruiken. Het gaat om een samenhangend netwerk van vervoersopties, zoals trein, metro, tram, bus, buurtbus, deelauto's, deelfietsen, ov-taxi's en belbussen. Het doel is om mobiliteit toegankelijker, betrouwbaarder en beter afgestemd te maken op de dagelijkse verplaatsingen van mensen.

Door stijgende kosten, dalende reizigersaantallen in de bus en personeelstekorten staat het klassieke openbaar vervoer onder druk. Tegelijkertijd groeit de behoefte aan maatwerk en flexibiliteit. Daarom zou publieke mobiliteit een alternatief kunnen vormen voor de bus. Op diverse plekken wordt momenteel geëxperimenteerd met vormen van publieke mobiliteit. Denk daarbij aan kleinere voertuigen, vraagafhankelijk vervoer, inzetten van deelmobiliteit en autonoom rijden.

Maatschappelijke trends en ontwikkelingen zijn mede bepalend voor het ontwerp van het toekomstige busnet. Het busnet moet in kunnen spelen op deze en andere trends en ontwikkelingen.

5. Pijler “Bedrijfsmatig”

Binnen deze pijler wordt gekeken naar de financiële en operationele kant van het busnet: hoe verhoudt het netwerk zich tot beschikbare middelen, waar liggen kansen voor effectievere bedrijfsvoering, en hoe presteren individuele lijnen ten opzichte van elkaar. De onderwerpen die belangrijk zijn bij deze pijler zijn:

Het busnet moet aansluiten op de exploitatiebijdragen

De concessieafspraken vormen een kader voor het plan nieuw busnet. De RET busconcessie e.o. is een combinatie van stad en streekvervoer. Deze is aan RET gegund middels een inbesteding en heeft een looptijd van 15 jaar van 2019 tot en met 2034. MRDH is concessieverlener en kent jaarlijks een exploitatiebijdrage toe aan concessienemer RET. Deze exploitatiebijdrage wordt bepaald op basis van dienstregelingskilometers en niet op basis van dienstregelingsuren. Hiermee wordt effectief en efficiënt rijden en hogere snelheden gestimuleerd, want minder uren betekent lagere kosten bij gelijkblijvende exploitatiebijdrage.

Er worden ook eisen gesteld aan de concessie. Denk hierbij aan een vervoerplicht met verplichte aansluitingen en verbindingen, zoals een R-NET-verplichting op lijnen 170 en 173. Daarnaast moet waarborging van de kwaliteit van de dienstregeling worden gewaarborgd en zo moet de uitvoer van de concessie volledig zero emissie zijn in 2030.

Kosten en reizigersopbrengsten busnet

Rijtijd en de daarmee samenhangende snelheid zijn heel belangrijk voor zowel de kosten als de opbrengsten van het busnetwerk. De exploitatiekosten van het busnet zijn afhankelijk van de benodigde rijtijd voor het rijden van de dienstregeling. Die benodigde rijtijd is sterk afhankelijk van de gemiddelde snelheid van de verschillende buslijnen. Die rijtijd bepaalt het benodigd aantal chauffeursuren en bussen. Personeelskosten vormen een belangrijke kostencomponent en personeel is momenteel schaars. Door de personeels-schaarste is de dienstregeling afgelopen jaren tijdelijk afgeschaald waardoor de bus minder aantrekkelijk werd met als gevolg minders reizigers

De opbrengsten bestaan hoofdzakelijk uit twee stromen: de exploitatiebijdrage en de reizigersopbrengsten. De reizigersopbrengsten dekken gemiddeld de helft van de kosten van de exploitatie van het busnetwerk. De overige (andere helft van de) kosten worden gedekt door exploitatiebijdrage.

De reizigersopbrengsten van de bus laten afgelopen jaren een dalende trend zien. De reizigersopbrengsten van tram en metro zijn stabieler.

Het busnet moet zekerheid bieden op toekomstige bedrijfsvoering en lijnvoering

Een gezonde bedrijfsvoering zorgt ervoor dat kosten en opbrengsten in balans blijven. Dit is cruciaal om een robuust netwerk te behouden en investeringen in voertuigen en infrastructuur mogelijk te maken. Een gezonde bedrijfsvoering maakt het mogelijk om dienstregeling, snelheid en comfort op peil te houden, wat direct invloed heeft op reizigerstevredenheid en vervoervraag. Zonder een gezonde bedrijfsvoering komt niet alleen de vervoerder, maar ook uiteindelijk de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio in gevaar.

De kosteneffectiviteit van het busnet kan verbeterd worden door kosten en opbrengsten van het ov-aanbod beter in balans te brengen. Om de schaarse middelen, ruimte en personeel zo goed mogelijk in te zetten, is het nodig om inzicht te hebben in de kosteneffectiviteit en doelmatigheid per buslijn.