



Transitieprogramma OV en corona 2021 2^e helft en verder

Toelichting ten behoeve van technische sessie gemeenteraad
Rotterdam op 3 maart 2021

Inhoud:

1. **Inleiding**
2. Aanleiding en opgave
3. Inzet op aanvullende rijkssteun
4. Visie
5. Maatregelenpakket korte termijn
6. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Openbaar vervoer in de metropoolregio, wie doet wat?



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



- MRDH geeft concessies uit aan vervoerders: het alleenrecht en de plicht om openbaar vervoer uit te voeren volgens de eisen die MRDH daaraan stelt.
 - MRDH investeert in infrastructuur en betaalt vervoerders indien nodig een exploitatiebijdrage.
- RET ontwikkelt het vervoer binnen het kader van PvE (dienstregeling, netwerk, keuze van materieel) en voert het vervoer op een zo klantgericht mogelijke manier uit.
 - RET is opbrengstverantwoordelijk en ontvangen dus de reizigersinkomsten.
- Rotterdam heeft als lid van de MRDH een belangrijke stem over de toekomst van het OV.
 - Rotterdam heeft zelf ook een belangrijke rol in het OV: maken van verkeersbeleid en verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer, dat een rol kan spelen bij maatwerkvervoer
 - Rotterdam is grootaandeelhouder van de RET
 - Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor de doorstroming van het OV – ook bij werkzaamheden en omleidingen – en voor toegankelijke en sociaal veilige haltes.



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

In welke film zitten we met elkaar?

- Sinds maart vorig jaar, pandemie met grote terugloop in het aantal reizigers
- Voor 2020 en eerste helft 2021: beschikbaarheidsvergoeding voor het Rijk
- November 2020: eerste set aan maatregelen om verlies van vervoerders te compenseren
- Nu: maatregelen nodig om verliezen op te vangen, zeker nu nog onzeker is welke steun van het Rijk te verwachten is
- Vandaag: toelichting op maatregelen en betekenis daarvan voor OV in Metropoolregio en in Rotterdam
- Gericht op: besluitvorming in de BCVa van 24 maart 2021

Planning en besluitvorming



Inhoud:

1. Inleiding
2. **Aanleiding en opgave**
3. Inzet op aanvullende rijkssteun
4. Visie
5. Maatregelenpakket korte termijn
6. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



Aanleiding

Kamerbrief Minister van IenW 15 september 2020:

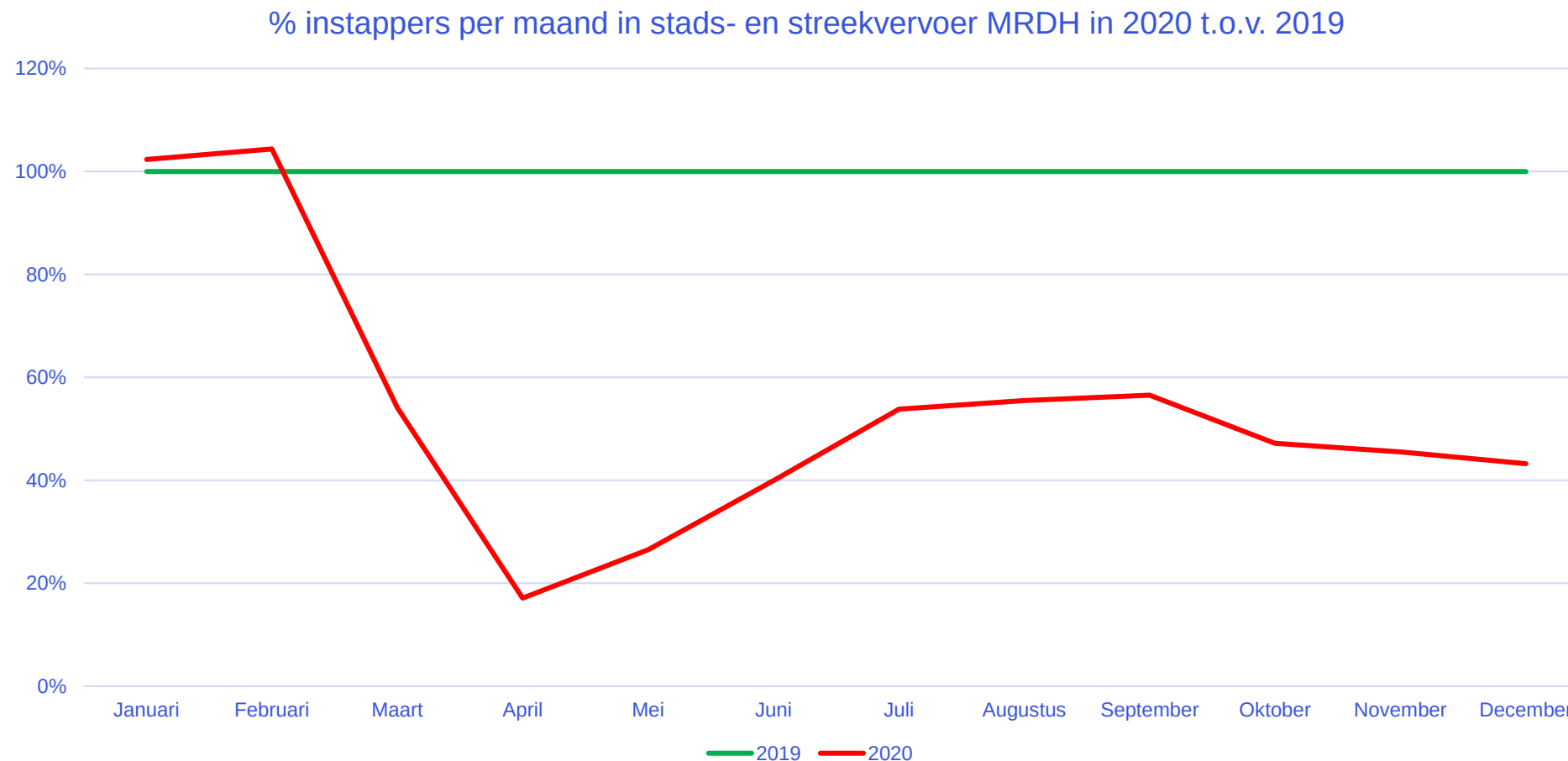


“Voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2021 biedt het kabinet perspectief op een aanvullende verlenging [van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer]. Daarbij zal sprake zijn van een versobering.

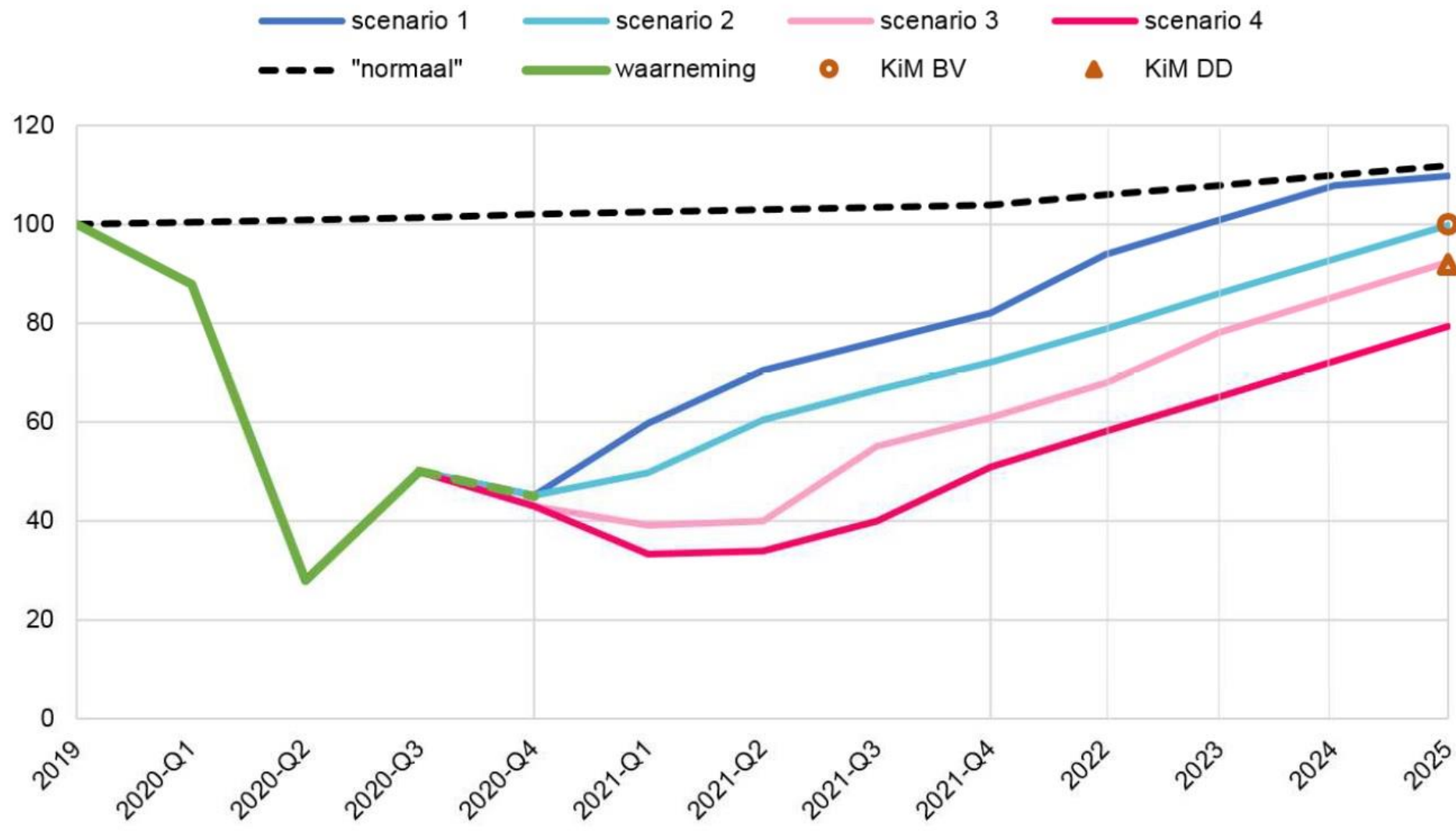
Verlenging geschiedt onder de voorwaarde dat door de sector – (de decentrale) overheden en vervoerders gezamenlijk - uiterlijk 1 april 2021 een transitieplan wordt opgesteld.

Dit plan geeft richting aan de benodigde (verdere) optimalisatie, kostenbesparingen, aanpassingen aan dienstregeling en/of concessie en de transitie daartoe van het openbaar vervoer startend in de tweede helft van 2021.”

Actuele stand van zaken OV-gebruik



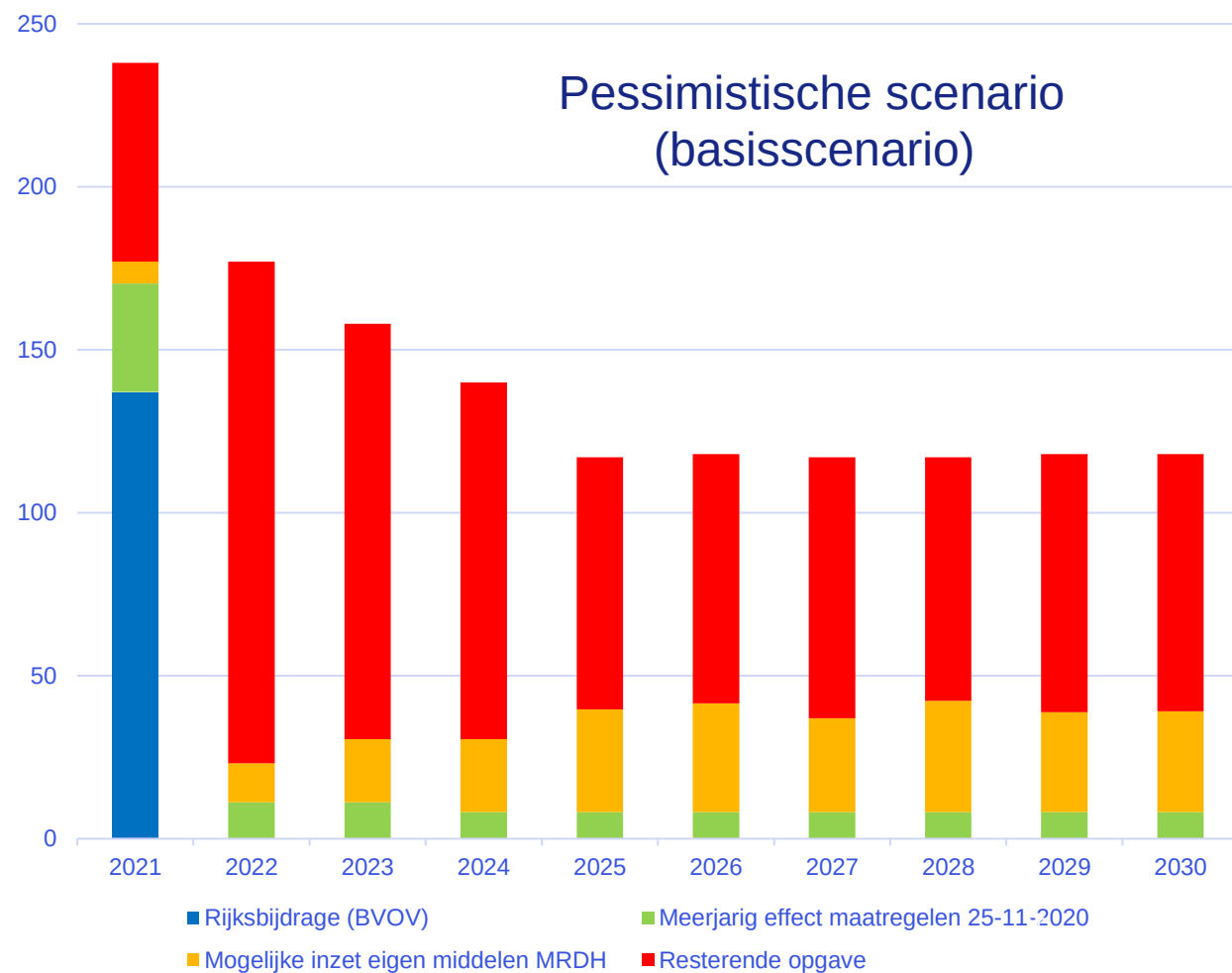
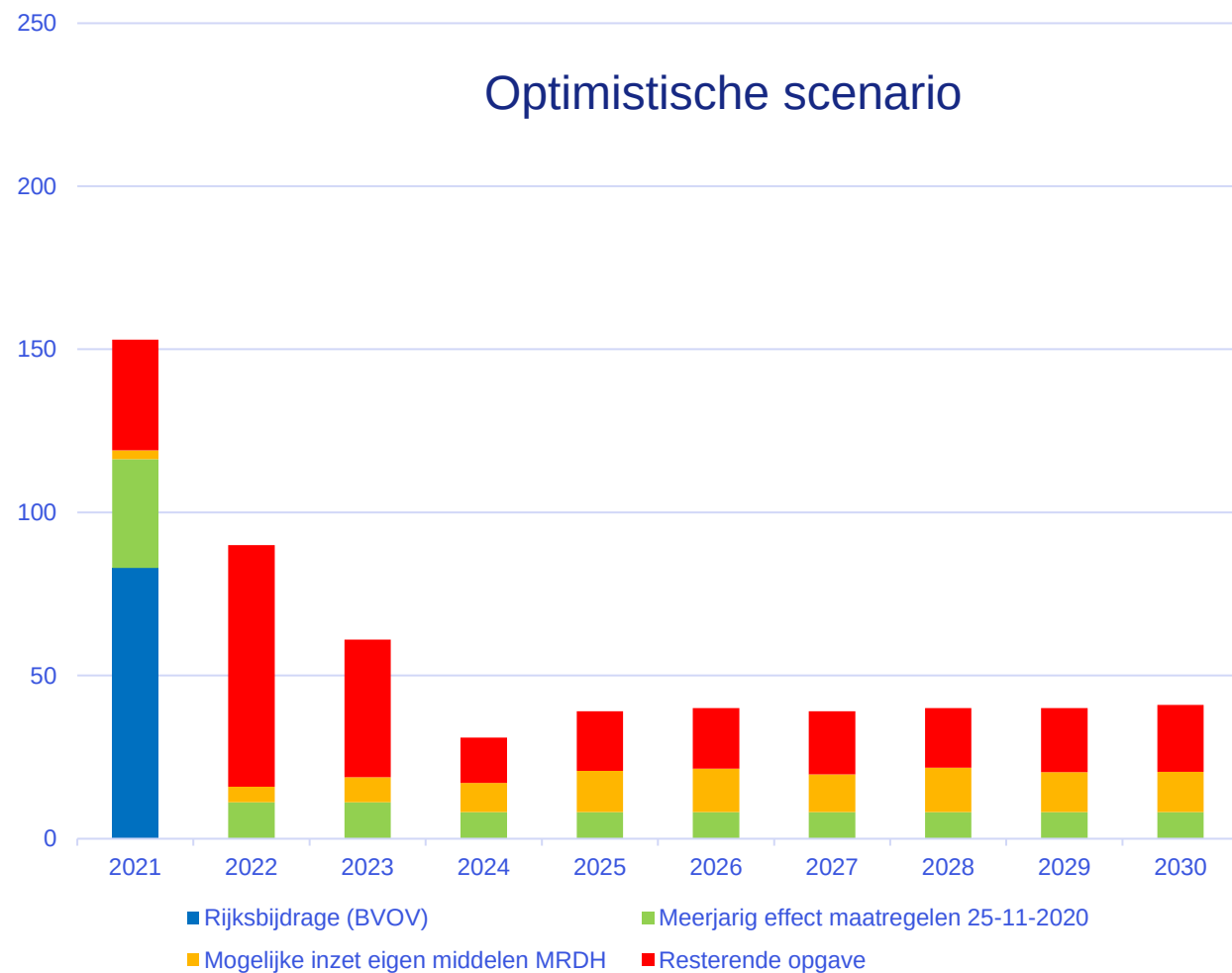
Herstel van het regionale OV





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Financiële opgave MRDH en vervoerbedrijven door corona (per jaar, € mln.)





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Financiële effecten MRDH en vervoerbedrijven 2021-2030 (x € mln.)	Optimistische scenario (scenario 2)	Pessimistische scenario (scenario 4)
Lagere reizigersopbrengsten	574	1.419
Beschikbaarheidsvergoeding Rijk tot 1 oktober 2021	83	137
Langjarig effect maatregelen 25-11-2020 ('Maatregelenpakket 2021')	113	113
Resterende opgave:	379	1.169

Inhoud:

1. Inleiding
2. Aanleiding en opgave
3. Inzet op aanvullende rijkssteun
4. Visie
5. Maatregelenpakket korte termijn
6. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



MRDH en vervoerders pleiten voor aanvullende rijkssteun

- Inhoud:
 - OV vervult belangrijke rol in beantwoorden maatschappelijke opgaven (verduurzaming, agglomeratiekracht, inclusiviteit, verstedelijking e.d.)
 - Ambitieuw Toekomstbeeld OV door Rijk omarmd
 - Rijk betitelt OV als vitale sector tijdens coronapandemie
- Geld:
 - Corona veroorzaakt grote tekorten in een pre-corona gezonde sector
 - Rijkssteun toegezegd voor 2020 en deel 2021, voorwaarde verlenging is opstellen (landelijk) Transitieprogramma
- Inzet decentrale overheden (ook MRDH):
 - Rijk is systeemverantwoordelijk
 - Rijk beschikt over inkomstenknoppen (belastingruimte) die regio niet heeft
 - Ambitie OV blijft onverminderd groot en urgent
- Dus:
 - Rijk zal inzet moeten plegen, op inhoud én geld
 - Volop lobby en overleg: ambtelijk, bestuurlijk, politiek
- Maar ook:
 - Voorbereiden op noodscenario waarin DO's en vervoerders zonder (of met minder) aanvullende rijkssteun toekomst in moeten

Aanvullende rijkssteun: Wat is nodig voor succesvolle lobby?

- Continuering bestaande inzet
 - Actieve rol MRDH op ambtelijk en bestuurlijk niveau in landelijke werkgroepen, stuurgroep, NOVB.
- Actieve inzet van alle bestuurders!
 - Corona veroorzaakt grote tekorten in een pre-corona gezonde sector
 - MRDH faciliteert met binnenzaknotitie met duidelijke hoofdboodschap en argumentatie

Centrale boodschap lobby:

Er ligt een urgente opgave voor regionaal OV in Nederland

De coronacrisis treft de vervoersbedrijven hard. De vervoersbedrijven in Nederland staan met de gezamenlijke overheden dan ook voor een grote uitdaging. Door de coronacrisis blijven reizigers weg en lopen de inkomsten terug. Tegelijkertijd zijn vervoerders – als verlener van een cruciale dienst – verplicht om het OV-aanbod zo veel mogelijk in stand te houden. Dit resulteert in grote tekorten, en vervoersbedrijven die sterk onder druk staan. Daarbij staan we voor grote maatschappelijke opgaven, waar het OV een belangrijke bijdrage levert. Nederland groeit sterk, en daarmee de mobiliteit. Dan is goed OV onmisbaar. Het (verder) verduurzamen van de mobiliteit, het behoud van groen en versterken van de leefbaarheid kan niet zonder goed OV. Door Corona verandert het reizigersgedrag, dit vraagt om meer maatwerk en een nog hogere kwaliteit van het OV-aanbod.

De drie betrokken partijen (Rijk, DO's en vervoerders) hebben maatregelen getroffen waarmee het financiële tekort voor dit jaar het hoofd kan worden geboden (wanneer ook Q4 wordt opgenomen in de BVOV), o.m. door het terugschroeven van de dienstregeling en door bezuinigingen op de interne organisatie. Wanneer de coronapandemie achter ons ligt, zullen de negatieve gevolgen nog jarenlang doorwerken.

Wanneer voor 2022 en verder geen structurele afspraken op inhoud en financieel tussen Rijk, DO's en vervoerders kunnen worden gemaakt, is verder snijden in de dienstregeling onafwendbaar, juist op het moment dat de reiziger terugkeert in het OV. Daarmee komt de dienstverlening naar de reiziger op korte en langere termijn in gevaar. Er wordt nu gewerkt aan een regionaal en een landelijk Transitieprogramma, maar dat maakt helder dat een duurzame transitie alleen kan met aanvullende rijkssteun, zowel financieel als beleidsmatig. Binnen de MRDH-regio is het tekort van 2021-2040 tenminste 369 miljoen euro in het meest positieve scenario, in het negatieve scenario zelfs 1169 miljoen euro. In de periode van 2021-2024 is het tekort tenminste 189 miljoen.

Rollen en verantwoordelijkheden:

Beschreven in en voortvloeiend uit Wp2000, Planwet Verkeer en Vervoer 1998, W/s

Rijk	systeemverantwoordelijke	beleidsontwikkelaar	opdrachtgever NS
Decentrale overheden	opdrachtgever decentraal OV	beleidsontwikkelaar	
Vervoerders	opdrachtnemer decentraal OV	inhoudelijk adviseur DO's	mede-ontwikkelaar vervoerkundig beleid

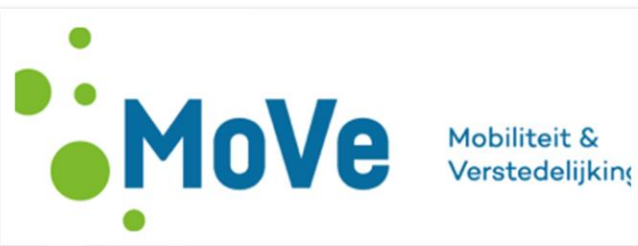
Inhoud:

1. Inleiding
2. Aanleiding en opgave
3. Inzet op aanvullende rijkssteun
4. Visie
5. Maatregelenpakket korte termijn
6. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



- Groei van inwoners en logistiek leidt tot grote en hardnekkige **bereikbaarheidsknelpunten** op de weg en in het OV;
- De groei van woningen, bedrijven en vervoer zet druk op de **schaarse ruimte** in de regio;
- De regio kent een onbenut economische potentieel door achterblijvende **agglomeratiekracht**

Effecten corona op ambities:

- Vraag naar (nieuwe) woningen blijft enorm
- Reizigersgedrag veranderd, heeft impact op urgentie en ambities
- Effecten van meer thuiswerken en spreiding zijn echter nog onvoldoende bekend



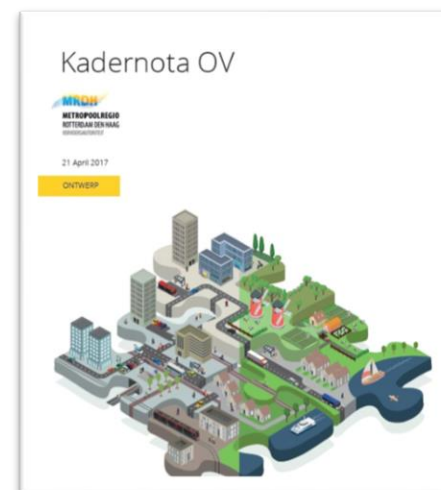
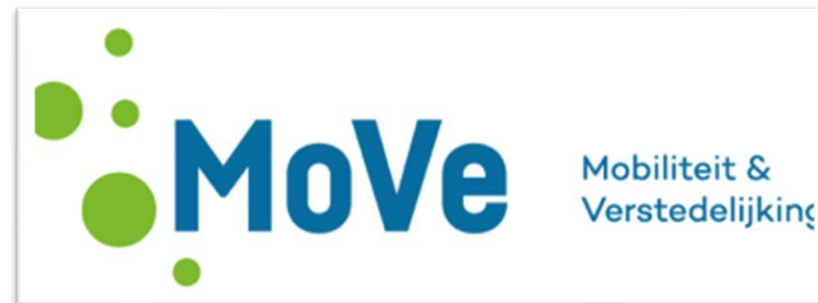
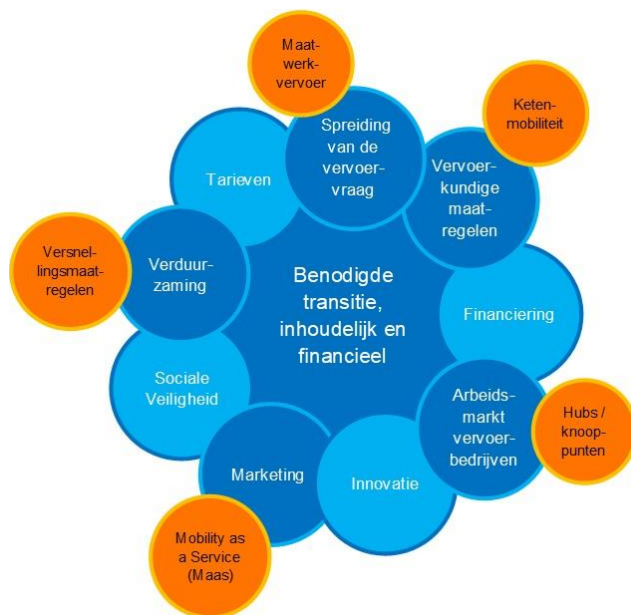
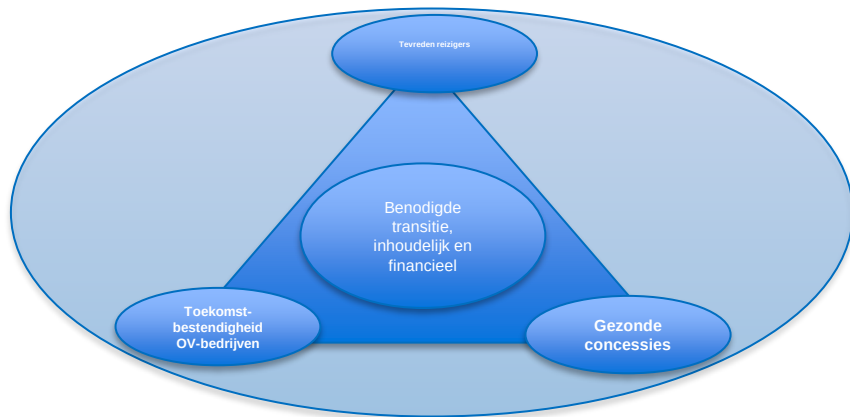
- **Sneller** verbinden van economische kerngebieden
- **Versterken** en integreren openbaar vervoer in stedelijke regio's
- Regionale centra en middelgrote steden blijven **verbinden**
- Verdere verduurzaming **noodzakelijk**

- Verstedelijking en OV verder **integreren**
- Vervoer dat past bij de **vraag** van de huidige en toekomstige reiziger
- **Laagdrempelig** en uitnodigend vervoer
- Comfortabel en **duurzaam** vervoer
- **Zorgeloos** reizen per OV





METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG





METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Ontwikkelprogramma OV Rotterdam – we blijven investeren!

- MoVe
 - Realiseren nieuwe Oeververbinding, inclusief HOV verbinding
- Versnellen en verkorten reistijd voor de reiziger
 - HOV Maastunnel
 - Versnellen trams
- Vergroten aantrekkelijkheid van het OV voor de reiziger
 - Ontwikkelen knooppunten (waaronder Zuidplein)
 - Vergroten metrocapaciteit
- Toekomstvast en wendbaar maken van het OV
 - Ontwikkeling Plan Ander Tramnet

Inhoud:

1. Inleiding
2. Aanleiding en opgave
3. Inzet op aanvullende rijkssteun
4. Visie
5. **Maatregelenpakket korte termijn**
6. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



Mogelijke maatregelen

Prioritering van maatregelen Transitieprogramma:

I. 'No regret' maatregelen

Daarna, conform 'viertrap' uit Afwegingskader van 28 oktober 2020:

II. Overige maatregelen:

1. Interne bedrijfsvoering vervoerbedrijven
2. Andere organisatie OV
3. Maatregelen met klantimpact
4. Maatregelen met grote klantimpact

III. Eigen financiële bijdrage MRDH

*Kortetermijn maatregelenpakket =
pakket dat op korte termijn genomen moet worden.*

*Is dus niet: slechts voor korte periode.
Wel: monitoring en indien nodig bijstelling
via periodieke herijking.*

Kortetermijn maatregelenpakket

Indien nodig op later moment



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Voorstel maatregelen korte termijn:

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Diverse marketingacties om reizigers zo snel mogelijk terug te krijgen in het OV: campagne 'automatisch laden', campagnes 'herstel vertrouwen'	10 - 25
Spreidingsmaatregelen: afspraken met scholen en werkgevers over gewijzigde werk- en schooltijden; afvlakking (hyper)spitspiek in OV.	56
Diverse extra duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case	2 - 3
TOTAAL	68 - 84

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Diverse maatregelen arbeidsmarkt (taakstelling ca. 2 - 4%)	75 - 145
TOTAAL	75 - 145

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Vergoeding meerkosten wegomleidingen en buitendienststellingskosten door gemeenten: (conform Kadernota OV).	10 - 20
TOTAAL	10 - 20

Maatregel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)
Vervoerkundige maatregelen (zie sheet 29 en bijlage 2 voor toelichting)	15 - 18
Gewijzigd inzetmodel Sociale Veiligheid: flexibilisering en harmonisatie (zie sheet 30 voor toelichting)	45 - 51
TOTAAL	60 - 69



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

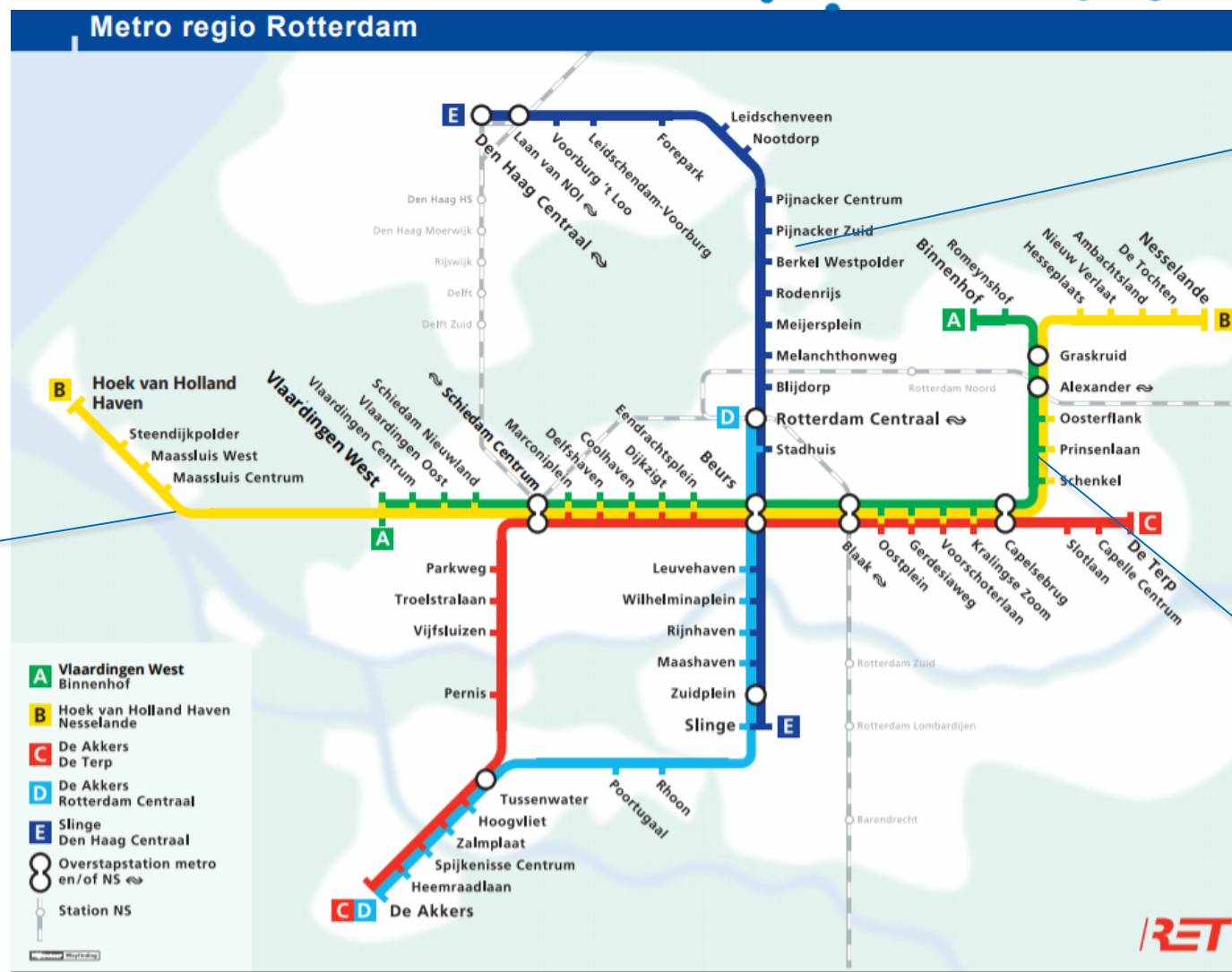
Vervoerkundige maatregelen :

- Voortzetting maatregelen 25-11-2020 (vooral: tijdelijke frequentieverlagingen) zo lang de lagere reizigersvraag dit rechtvaardigt.
- Herstructureringen, waaronder andere opzet lijnennet, verminderen paralleliteit, bediening concentreren op belangrijke verbindingen. Bevat
 - inkorten Ommoord pendel tot Alexander (alle metrostations blijven bediend met kwartierdienst)
 - nieuwe opzet ontsluitende lijnen in Ridderkerk (vooruitlopend op HOV) en Hoogvliet.
- Schrappen van de minst en slecht gebruikte lijnen / trajecten.
- Diverse maatregelen bij de bus, waarbij de bediening van een traject in de stille uren vervalt en enkele lijnen geheel worden opgeheven.
- Inkorting tramlijn 7 Rotterdam in de avonduren en op zondagochtend
 - Betreft het traject Willemsplein – Rotterdam Centraal dat vervalt. De ingekorte lijn is dus: Rotterdam Centraal – Burg. Oudlaan (Erasmus Universiteit)
- Voor 3.000 reizigers langere afstand naar halte. Zo nodig maatwerk organiseren als alternatief (nog niet in plannen opgenomen).



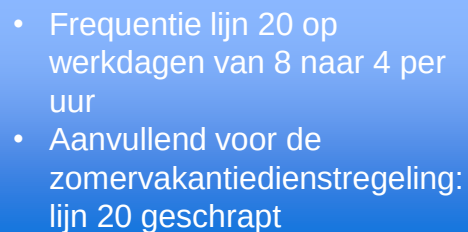
METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

- Werkdagen: 1e rit vanaf Hoek van Holland gaat vertrekken om 5:45 ipv 5:15 (vanaf de overige stations op HL blijft gelijk). Heeft gevolgen voor ca. 3 reizigers
- Zondag t/m donderdag: de laatste rit vanaf Schiedam naar Hoek van Holland gaat vertrekken om 0:18. De ritten vertrek Schiedam om 0:03 en 0:33 komen te vervallen. De laatste rit op zo t/m do vanaf Hoek van Holland naar Schiedam gaat vertrekken om 0:48. De ritten vertrek Hoek van Holland om 0:33 en 1:03 vervallen. Voor 42 reizigers betekent dit dat ze een kwartier eerder moeten reizen.
- Vrijdag en zaterdag: de laatste ritten vanaf Schiedam naar Hoek van Holland gaan vertrekken om 0:18 en 0:48. De ritten van 0:03 en 0:33 vervallen. De laatste ritten vanaf Hoek van Holland riSchiedam gaan vertrekken om 0:48 en 1:18 uur. De ritten van 0:33 en 1:03 vervallen. Reizigers kunnen hierdoor in het weekend een kwartier later reizen op de Hoekse Lijn.



Lijn E zondag t/m donderdag: de laatste rit vanaf Leidschenveen richting Rotterdam gaat vertrekken om 0:37. De rit van 0:51 uur tot Rotterdam Centraal komt te vervallen. Gem 0,4 reizigers moeten hierdoor een kwartier eerder vertrekken.

Inkorten Ommoord pendel tot Alexander (daardoor lagere frequentie tussen Kralingse Zoom en Alexander)



Aanvullend voor de
zomervakantie
dienstregeling: lijn 23
wordt op zaterdag en
zondag ingekort tot
Beverwaard – Rotterdam
Centraal



METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG





METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

63 Route inkorten
tot IJus Zalmplaat
(Hoogvliet via
Zalmplaat en
Binnenban)



83 Vervalt avond en
zaterdag - en
zondagochtend (Kralingse
Zoom – Keizerswaard)



- 47 Vervalt zaterdag
(Station Blaak -
Noordereiland)
- 47 Vervalt
werkdagen



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Waarom deze vervoerkundige maatregelen?

- Er is nog op een flink aantal plekken sprake van paralleliteit. Dit maakt dus dat er in bij veel maatregelen sprake is van een goed alternatief
 - Voorbeeld: OV op het Noordereiland vervalt weliswaar als buslijn 47 opgeheven wordt, maar ook buslijn 32 doet het Noordereiland nog aan
- RET heeft weinig ruimte om te bezuinigen op de assets.
- Daarnaast: keuze van RET om meer vervoerkundige maatregelen te nemen, die ruimte is in dit proces geboden.
- En: mogelijkheden om met maatwerkvervoer een nieuw alternatief te bieden
- Tenslotte: als daar aanleiding toe is willen we snel op kunnen schalen



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Aantal maatregelen uit het pakket van 25 november wordt teruggedraaid

Maatregel
30 Frequentie zaterdag weer verhoogd 3 naar 4/uur
35 Frequentie zondag weer verhoogd van 1 naar 2/uur
36 Frequentie zaterdag weer verhoogd van 3 naar 4/uur
53 Frequentie ochtendspits weer verhoogd van 2 naar 3/uur
54 Frequentie ochtendspits weer verhoogd van 2 naar 3/uur
66 Frequentie middagspits weer verhoogd van 6 naar 8/uur
97 Frequentie middagspits weer verhoogd van 4 naar 6/uur
140 Frequentie ochtendspits weer verhoogd van 2 naar 4/uur (va Rijnsingel)
144 Frequentie spitsrichting weer verhoogd van 4 naar 6/uur
146 Frequentie spitsrichting weer verhoogd van 4 naar 6/uur
BOB bussen gaan weer rijden (bij herstel uitgaansverkeer)
245 Frequentie spitsrichting weer verhoogd van 3 naar 4/uur

Betekenis van dit pakket voor de reiziger in Rotterdam – sociale veiligheid

- In maatregelenpakket is het volgende opgenomen ten aanzien van sociale veiligheid:
 - ca. 25% minder inzet tramconducteurs en metrobeheerders;
 - inzet metrobeheerders vooral in ondergrondse stations.
 - Inzet mobiele teams (net als HTM al doet) op ritten zonder tramconducteur.
- Verwachting is dat hiermee nog steeds voldoende veiligheid gegarandeerd kan worden
- Door monitoring houden we de actuele situatie in de gaten, veiligheid van het OV blijft een belangrijk doel van de MRDH

	Financiën (x € mln.)		Klantoordeel veiligheid algemeen		Klantoordeel veiligheid rit	
	Jaaromzet (circa)	Budget SV	Eis concessie	Realisatie	Eis concessie	Realisatie
Voorne-Putten Rozenburg (EBS)	17	0,2	7,5	7,8	7,0	8,4
Haaglanden – Streek (EBS)	33	0,5	7,5	8,2	7,0	8,5
Haaglanden Stad (HTM)	32	0,4	7,5	8,1	7,0	8,6
Bus Rotterdam e.o. (RET)	62	1,0	7,5	7,8	7,0	8,2
Rail Haaglanden (HTM)	96	21	7,1	7,7	-	8,1
Rail Rotterdam: tram (RET)	160	34	-	8,0	7,1	8,3
Rail Rotterdam: metro (RET)			-	7,6	7,1	8,1



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Eigen bijdrage MRDH

Maximaal beschikbare middelen	Doel	Netto effect 2021-2030 (€ mln.)	Cumulatief effect 2021-2030 (€ mln.)
Op 25 november 2020 door BcVa ten behoeve van Transitieprogramma gereserveerde middelen	Stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers'	4,2 *	
In meerjarenbeeld MRDH gereserveerde 'groeigelden' OV-exploitatie (oorspronkelijk bedoeld voor extra ritten, beheer en onderhoud door extra ritten en kapitaallasten extra voertuigen)	Stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers'	50 *	
	Stimuleringsmaatregelen 'toekomstbestendigheid OV-bedrijven'	50 *	
	Bijdrage ter vermindering van tekort door coronamaatregelen	200	
Overheveling vanuit budget 'Kleine Projecten' MRDH	Bijdrage ter vermindering van tekort door coronamaatregelen	75	
TOTAAL		275	

* Investeringsmaatregelen die nodig zijn om transitie naar aantrekkelijk toekomstvast OV-systeem te maken. Noodzakelijk, maar leiden niet tot vermindering financiële opgave (daarom niet meegenomen in optelling).

Eigen bijdrage MRDH: stimuleringsmaatregelen

Stimuleringsmaatregelen 'tevreden reizigers' en 'toekomstbestendigheid OV-bedrijven'	Totale bijdrage max. (€ mln.)
Invoering Nieuwe Betaalwijzen (bankpas i.p.v. OV-chipkaart)	14,2
Versnellingsmaatregelen	20
Bijdrage lokaal maatwerkvervoer (in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen) Let op: de subsidieregeling blijft van kracht, dus maximaal 50% bijdrage MRDH	20
Transformatie arbeidsmarkt vervoerbedrijven	50
TOTAAL:	104,2

Eigen bijdrage MRDH: vermindering tekort door corona

Bijdrage ter vermindering tekort OV en corona	Totale bijdrage max (€ mln.)
Voorwaarde: transformatie inzetmodel Sociale Veiligheid	275
TOTAAL	275

Bijdragen worden ter beschikking gesteld aan vervoerbedrijven indien betreffende maatregelen zijn gerealiseerd.
Hoogte van bijdrage afhankelijk van ontwikkelingen corona en te nemen maatregelen Transitieprogramma.

Inhoud:

1. Inleiding
2. Aanleiding en opgave
3. Inzet op aanvullende rijkssteun
4. Visie
5. Maatregelenpakket korte termijn
6. Mogelijke aanvullende maatregelen, vervolgproces



Inzet: massieve lobby bij het Rijk,
daar hebben we ook u voor nodig!
Aanvullende maatregelen alleen
als het echt niet anders kan

Aanvullende maatregelen?

- Of deze nodig zijn, is afhankelijk van herstel reizigersaantallen en/of aanvullende steun van het Rijk
- Indien nodig aanvullende besluitvorming door bestuurscommissie Va. Dit doen we in het kader van de herijking van het transitieprogramma
- Knoppen waar mogelijk aan gedraaid kan worden:
 - Sociale veiligheid: verdere vermindering van menselijk toezicht op diverse tijden en locaties volgens verschillende varianten
 - Tariefsverhoging van maximaal 40 % inclusief invoering kinderkaartje
 - Verdere vervoerkundige ingrepen
 - Latere instroom ZE-bussen of latere instroom nieuwe trams
 - Overige maatregelen (nog niet bekend, mogelijk voortschrijdend inzicht)

Vervolgproces (na 24 maart 2021)

- Zo snel mogelijk implementatie en uitvoering van nu (24 maart 2021) vast te stellen maatregelen. Vervoerkundige maatregelen per 29 augustus (start winterdienstregeling) 2021.
 - 2021: Driemaandelijks herijking van Transitieprogramma
 - September
 - December
 - 2022 en later (zo lang als nodig is): halfjaarlijkse herijking Transitieprogramma
 - Juni
 - November
- *Besluitvorming over opschaling / afschaling vervoerkundige maatregelen*
 - *Inventariseren extra mogelijke maatregelen*
 - *Aan de hand van vastgestelde prioritering beslissen welke aanvullende maatregelen uitgevoerd moeten worden*

Afhankelijk van:

 - *Ontwikkelingen reizigersaantallen en – opbrengsten*
 - *Ontwikkelingen aanvullende rijkssteun*



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Openbaar vervoer in de metropoolregio, wie doet wat?



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



- MRDH geeft concessies uit aan vervoerders: het alleenrecht en de plicht om openbaar vervoer uit te voeren volgens de eisen die MRDH daaraan stelt.
- MRDH investeert in infrastructuur en betaalt vervoerders indien nodig een exploitatiebijdrage.

- RET ontwikkelt het vervoer binnen het kader van PvE (dienstregeling, netwerk, keuze van materieel) en voert het vervoer op een zo klantgericht mogelijke manier uit.
- RET is opbrengstverantwoordelijk en ontvangen dus de reizigersinkomsten.

- Rotterdam heeft als lid van de MRDH een belangrijke stem over de toekomst van het OV.
- Rotterdam heeft zelf ook een belangrijke rol in het OV: maken van verkeersbeleid en verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer, dat een rol kan spelen bij maatwerkvervoer
- Rotterdam is grootaandeelhouder van de RET
- Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor de doorstroming van het OV – ook bij werkzaamheden en omleidingen – en voor toegankelijke en sociaal veilige haltes.

Planning en besluitvorming



Vragen?