METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders
van de 23 gemeenten van de MRDH

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrdh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024

Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon

uw Kenmerk
-
ons kenmerk
80453
projectnummer

doorkiesnummer
088 5445 143

e-mail
g.nijsink@mrdh.nl

aantal bijlage(n)
2

Datum
24 maart 2021

Onderwerp
Regionaal Transitieprogramma OV en corona

Geachte colleges,

Op 24 maart 2021 heeft de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH het Transitieprogramma OV en corona vastgesteld. Met dit programma wordt invulling gegeven aan de afspraak met het Rijk dat voor 1 april 2021 een transitieprogramma wordt opgeleverd ten behoeve van besluitvorming over aanvullende financiële ondersteuning van het Rijk. Maar net zo belangrijk: dit programma is nodig om de grote opgave waarvoor het openbaar vervoer in de metropoolregio als gevolg van corona is gesteld, het hoofd te kunnen bieden. Het reizigersverlies (en daarmee inkomstenverlies) als gevolg van de coronamaatregelen heeft een enorme impact op de MRDH en haar OV-bedrijven die opbrengstverantwoordelijk zijn. Het zal naar verwachting nog jaren duren voordat het aantal reizigers weer op het oude niveau is. De totale financiële impact daarvan bedraagt in de MRDH-regio minimaal 379 miljoen euro, en maximaal 1.169 miljoen euro, uitgaande van Rijkssteun tot 1 oktober 2021. Het daadwerkelijke financiële tekort hangt af van de snelheid waarmee de reizigersaantallen zich herstellen en/of de aanvullende financiële steun van de Rijksoverheid.

De eerste prioriteit in de MRDH is zoals bekend dat wij ons samen met u, vanwege het grote maatschappelijke belang van het openbaar vervoer, maximaal inzetten op het realiseren van aanvullende steun vanuit de Rijksoverheid. Deze aanvullende, structurele steun is cruciaal om het OV haar belangrijke maatschappelijke functie te kunnen laten vervullen. Het OV levert een belangrijke bijdrage aan maatschappelijke opgaven als inclusiviteit, verstedelijking en verduurzaming. Zonder aanvullende steun zal de bijdrage van het OV aan deze opgaven ernstig onder druk komen te staan. Een situatie die wat de MRDH betreft zeer ongewenst is.

Desalniettemin is de situatie dermate urgent dat wij gedwongen zijn om nu een eerste pakket korte termijn maatregelen vast te stellen.

Eerder hebben wij u al geïnformeerd over de opgave waarvoor we gesteld staan en over de scenario's waarmee we in het Transitieprogramma rekening hebben gehouden [1]. We staan daarmee voor een grote en noodzakelijke opgave om én het OV-systeem toekomstvast te maken én de financiële gevolgen te beperken en daarover nu een aantal besluiten te nemen, zodat vervoerbedrijven kunnen blijven bestaan en voldoende toekomstperspectief hebben en de maatschappelijke functie van het OV zo goed mogelijk wordt geborgd.

Het Transitieprogramma bevat daartoe een pakket van op korte termijn te nemen maatregelen, waarvan het financiële resultaat tot en met 2030 213 – 318 miljoen euro bedraagt. Daarnaast stelt MRDH een eigen financiële bijdrage beschikbaar, die gekoppeld is aan de omvang van de gerealiseerde maatregelen. Door middel van periodieke herijkingen zal de komende periode bijsturing van dit regionale Transitieprogramma plaatsvinden: met aanvullende maatregelen wanneer reizigersaantallen zich minder snel herstellen of wanneer aanvullende financiële steun van de Rijksoverheid niet of niet geheel tot stand komt, dan wel door maatregelen af te schalen wanneer het herstel van het OV hierom vraagt en/of de Rijksoverheid dit financieel mogelijk maakt.

<u>OV-opgaven binnen MRDH-regio</u>
Corona heeft een forse en meerjarige impact op het OV-gebruik. Tegelijk blijven de lange termijn ambities van onze regio ongewijzigd. Er is een groot aantal maatschappelijke opgaven die op (middel)lange termijn onverminderd om een oplossing vragen en waarbij OV een cruciale rol speelt. Deze opgaven zijn onder meer verwoord in het programma Move (Mobiliteit en Verstedelijking), vormen de basis onder de propositie in het Groeifonds en worden door het Rijk onderstreept in het Toekomstbeeld OV 2040:

- De toename van het aantal inwoners en van de logistiek leidt tot grote en hardnekkige bereikbaarheidsknelpunten op de weg en in het OV;
- De toename van het aantal woningen, bedrijven en vervoer zet druk op de schaarse ruimte in de regio;
- De regio kent een groot onbenut economisch potentieel door achterblijvende agglomeratiekracht.

Dit maakt dat onze inzet onverminderd gericht is op het versterken van de integratie van verstedelijking en openbaar vervoer. De verduurzaming van de mobiliteit waaraan het OV een belangrijke bijdrage levert en het verder verbeteren van het OV zodat het nog meer aansluit bij de vraag van de reiziger. Het gaat dan zowel om het vervoersaanbod als de kwaliteit van het OV. Dit perspectief blijft binnen de MRDH overeind staan.

<u>Financiële opgave en handelingsperspectief</u>
De financiële opgave waarvoor MRDH en haar opbrengstverantwoordelijke vervoerbedrijven gesteld staan door corona, varieert (volgens de meest actuele rekenmodellen en uitgaande van financiële steun van het Rijk tot 1 oktober 2021) tussen de 379 en 1.169 miljoen euro in de periode 2021-2030. De uiteindelijke hoogte is afhankelijk van de snelheid van herstel van de OV-reizigersaantallen en van eventuele aanvullende rijkssteun. Het transitieprogramma zal ervoor moeten zorgen dat deze opgave wordt opgelost door maatregelen vast te stellen en inzichtelijk te maken wat de consequenties zijn als er geen aanvullende Rijkssteun zou komen. De komende periode, in 2021-2024, zal de financiële opgave, ook in het meest optimistische scenario ten minste 189 miljoen euro bedragen. Het is daarom urgent en noodzakelijk nu te handelen, zodat voor deze korte termijn adequate maatregelen worden genomen. Verder is het van het grootste belang de lobby richting Rijk blijvend en massief in te zetten én voorbereid te

[1] Over de al eerder genomen maatregelen, de daarna nog resterende opgave, het proces dat is doorlopen om te komen tot het Transitieprogramma en de eerste tussenresultaten hebben wij u eerder geïnformeerd in onze brieven van o.a. 28 september 2020, 28 oktober 2020, 25 november 2020, 17 december 2020 en 11 februari 2021.

zijn op de langere termijn wanneer het herstel van reizigers uitblijft en/of aanvullende Rijkssteun niet (geheel) tot stand komt.

Om dit mogelijk te maken, kiest MRDH voor de volgende drie lijnen:
1) Doorzetten van een intensieve ambtelijke, bestuurlijke en politieke lobby bij het Rijk voor een structurele rijksbijdrage (in de vorm van beleidsmaatregelen én geld) om de financiële gevolgen van corona op te vangen en het OV-systeem toekomstvast te maken;
2) Een aantal maatregelen die op korte termijn ingevoerd zullen (moeten) worden omdat ze noodzakelijk zijn om het OV-systeem toekomstvast te maken, ook in het positieve herstelscenario (leidend tot een financieel tekort van € 379 mln., waarvan € 189 mln. in de periode 2021-2024), en de financiële gevolgen van corona op te vangen;
3) Het inzichtelijk maken van aanvullend noodzakelijke maatregelen die op een later moment wellicht nodig zijn, afhankelijk van het herstel van het aantal reizigers en (onvoldoende) rijkssteun.

De transitie die het openbaar vervoer op de korte en middellange termijn moet maken om dit mogelijk te maken, rust op drie pijlers:
- Tevreden reizigers: een OV-systeem dat aansluit bij de behoeften van reizigers;
- Toekomstbestendigheid OV-bedrijven: het absorberen van de financiële effecten van corona, structurele hervorming bedrijfsvoering;
- Gezonde OV-concessies: herijkte OV-concessies die rekening houden met de gevolgen van de coronacrisis.

Ad 1: noodzaak tot aanvullende steun van Rijk
In de eerste plaats zet MRDH en alle daarin liggende gemeenten, massief en samen met de andere decentrale OV-autoriteiten en vervoerders op een lobby bij het Rijk. Immers, de opgave waarvoor we gesteld staan, ten aanzien van noodzakelijke toekomstige investeringen in het mobiliteitssysteem én ten aanzien van het acute vraagstuk binnen de OV-exploitatie, is enorm groot en speelt op nationale schaal en heeft een nationaal belang gezien de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer. Daarnaast zijn de financiële mogelijkheden van de MRDH (en de inliggende gemeenten) beperkt, ook door het ontbreken van instrumenten om de eigen inkomsten te beïnvloeden (ontbreken eigen belastinggebied). Daarom zien wij een grote rol weggelegd voor het Rijk, die bovendien systeemverantwoordelijk is. MRDH, vervoerbedrijven en gemeenten zullen doen wat in hun vermogen ligt om de opgave waarvoor we gesteld staan op te vangen en het OV-systeem te versterken (zie ook ad 2). Maar wanneer door het nemen van aanvullende maatregelen té rigoureus ingegrepen moet worden, gaat dit onvermijdelijk leiden tot een onwenselijke afbraak van het OV-systeem en komen de hierboven geformuleerde opgaven en doelstellingen in gevaar.

Voor een succesvolle lobby is (blijvend) actieve inzet van alle bestuurlijke en politieke vertegenwoordigers van de inliggende gemeenten op alle niveaus benodigd: burgemeesters, wethouders én raadsleden. Actieve inzet door alle bestuurders bij al hun politieke ‘Haagse contacten’ is een vereiste voor een kansrijke lobby bij het Rijk. De MRDH regisseert en faciliteert hierin en lobbyt daarnaast actief mee. Vanuit de positie van een gedeeld maatschappelijk belang werkt MRDH actief mee aan de lobby die langs de lijn van DOVA (het samenwerkingsverband van decentrale OV-opdrachtgevers) en samen met de Nederlandse vervoersbedrijven wordt gevoerd. In diverse ambtelijke en bestuurlijke werk- en stuurgroepen heeft MRDH sinds het begin van de crisis een stevige positie en de voorzitter van de BcVa is lid van het NOVB (Nationaal OV-Beraad). Ter ondersteuning van de voortgezette lobby heeft MRDH een ‘binnenzaknotitie’ opgesteld (bijlage 1) die de hoofdboodschap en argumenten bevat die hiervoor gebruikt kunnen worden. Essentie daarvan is: als systeemverantwoordelijke dient het Rijk haar verantwoordelijkheid te nemen. Wanneer voor 2022 en verder geen

structurelere 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 en is het OV niet in staat haar bijdrage te leveren aan nationale belangen zoals economie, verstedelijking (realiseren woningbouwopgave), duurzaamheid en participatie.

Ad 2: kortetermijnmaatregelen
Op dit moment is nog onzeker hoe snel de reizigersaantallen zich weer zullen herstellen en in welke mate het Rijk aanvullende (structurele) steun zal verlenen. Verwacht mag worden dat eventuele aanvullende rijkssteun gerelateerd zal zijn aan de ernst van de opgave. In het positieve herstelscenario is de totale opgave voor de periode 2021-2030 379 miljoen euro, waarvan 189 miljoen euro in de jaren 2021-2024; in het basisscenario (=pessimistisch scenario) is deze opgave 1.169 miljoen euro. Dat betekent dat MRDH en haar vervoerbedrijven in ieder geval voor de opgave gesteld staan om de gevolgen op te vangen van het scenario waarin reizigersaantallen zich relatief snel herstellen (het 'optimistische scenario'). Daarvoor is een pakket maatregelen die op korte termijn ingevoerd zullen (moeten) worden geformuleerd.

In dit pakket zijn de volgende maatregelen opgenomen:

a) *'No regret maatregelen': marketingacties (10-25 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030), spreidingsmaatregelen (lagere kosten door geen hyperspits, doorgerekend 56 mln. euro voor periode 2021-2030), duurzaamheidsmaatregelen met positieve business case (2-3 mln. euro doorgerekend 2021-2030);*
   De marketingacties hebben tot doel de reizigers te verleiden snel terug te keren in het OV, zo gauw afschaling van Rijksmaatregelen ter beperking van de bestrijding van de coronapandemie dat mogelijk maakt. Hoe meer reizigers, hoe positiever het scenario dat zich komende jaren zal voordoen en daarmee hoe kleiner het lange termijn tekort.
   De afgelopen maanden hebben duidelijk gemaakt dat een 'vierkante dienstregeling' met minder OV in de spits en meer OV overdag op verschillende fronten positief uitpakt. Doordat reizigers meer verdeeld over de dag reizen dalen de exploitatiekosten en toekomstige investeringen (minder piekbelasting zorgt voor efficiëntere inzet van mensen en materieel). De inzet van de MRDH was pre-corona al op spreiding gericht, toen vanuit het dreigend overschrijden van de maximale OV-capaciteit in de spits. De komende periode is onze ambitie het bestendigen van deze positieve corona-ervaring omdat het zorgt voor meer OV per euro exploitatiesubsidie. Recent is de drukte-indicator, een product van de InnOVatieroute die MRDH met haar vervoersbedrijven is ingezet, als hulpmiddel voor de reiziger publiek geworden.
   Binnen de MRDH is een (beperkt) aantal positieve businesscases uitgewerkt op het gebied van duurzaamheid die snel een financiële plus opleveren en dus kosten besparen én een bijdrage leveren aan een schoner milieu. Gedacht kan worden aan maatregelen om het brandstof- en/of energieverbruik te reduceren.

b) *Diverse maatregelen arbeidsmarkt vervoerbedrijven (75-145 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030, interne bedrijfsvoering) die zorgen voor lagere productiekosten en een toekomstvaste personeelsopbouw;*
   De OV-sector heeft de komende jaren te kampen met vergrijzing van het personeelsbestand. Als gevolg van bestaande CAO-regelingen heeft deze vergrijzing, naast zorg over een het toekomstig invullen van alle vacatures, ook impact op de productiviteit. Met de nu genomen maatregelen wordt beoogd dat de vervoerders in samenspraak met ondernemingsraden en vakbonden komen tot een toekomstbestendige arbeidsmarkt waarin sprake is van zo veel als mogelijk baanzekerheid, hogere productiviteit en kansen voor jonge generaties.

c) *Bijdragen gemeenten aan meerkosten wegomleidingen en buitendienststellingen (10-20 mln. euro doorgerekend voor periode 2021-2030);*
In de Kadernota OV (vastgesteld door de BCVa) hebben de gemeenten in de MRDH afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheid van wegbeheerders (meestal: gemeenten) hoe om te gaan met de meerkosten die voor het OV ontstaan als door werkzaamheden buitendienststellingen en wegomleidingen nodig zijn. De MRDH constateert dat (nog) niet in alle gemeenten volgens de Kadernota wordt gewerkt. De MRDH zal samen met de gemeenten onderzoeken wat de financiële impact per gemeente is, welke procedure gehanteerd moet worden en welke ruimte gemeenten hebben om de hier gevraagde bijdrage te leveren. Dit om zo concreet invulling te geven aan de afspraak in de Kadernota.

d) *Vervoerkundige ingrepen (€ 15-18 mln. doorgerekend voor periode 2021-2030, exclusief het effect van de al genoemde spreidingsmaatregelen);*
In aanvulling op het maatregelenpakket dat door de BcVa op 25 november 2020 en na advisering door METROCOV en ACVa is vastgesteld, hebben vervoersbedrijven voorstellen aan MRDH gedaan voor een pakket tijdelijke maatregelen op het gebied van lijnen, frequenties en haltes dat past bij de huidige vraag naar OV dan wel parallelliteit in het systeem vermindert. De maatregelen worden geduid in bijlage 2.

Een aantal gemeenten heeft aangegeven de vervoerkundige maatregelen te willen verzachten met de inzet van maatwerkvervoer. Onderzocht wordt op welke wijze dit vorm kan worden gegeven, met als doel te komen tot implementatie gelijktijdig met de implementatie van de maatregelen (eind augustus 2021). Mochten er operationele (externe) vraagstukken aan de orde zijn die tijdige implementatie belemmeren (materieel, chauffeurs) dan gaan MRDH en de betreffende gemeente hiertoe tijdig in gesprek; in het uiterste geval zal de vervoerkundige maatregel later ingaan, uiterlijk 1/1/2022. Tijdens de vergadering van de BCVa van mei 2021 zal gerapporteerd worden over de voortgang van maatwerkinitiatieven voortvloeiend uit het Transitieprogramma en worden waar nodig voorstellen gedaan om bij te sturen en zal definitieve helderheid over deze specifieke vervoerkundige maatregel aan de vervoerders worden gegeven.

Daarnaast vindt over een beperkt aantal vervoerkundige maatregelen (wat betreft de lijnen 35, 37, 47, 83) vindt nog afstemming plaats tussen de gemeente Rotterdam, RET en MRDH. Dit kan ertoe leiden dat (sommige van) deze maatregelen worden vervangen door andere maatregelen binnen de gemeente Rotterdam, die ten minste een gelijke bijdrage leveren aan de financiële opgave. Een eventueel aanpassingsvoorstel wordt uiterlijk op 14 april 2021 vastgesteld in de BcVa van de MRDH.

e) Beperkte maatregelen Sociale Veiligheid (€ 45-51 mln. doorgerekend voor periode 2021-2030), met maximale inzet op behoud van het huidige veiligheidsniveau:
   i. EBS: ca. 15% minder inzet menselijk toezicht door beëindigen inhuur RET-inzet op Voorne Putten Rozenburg. Huidige EBS-inzet Haaglanden wordt verdeeld over Haaglanden Streek en Voorne Putten Rozenburg;
   ii. HTM: ca. 5% minder inzet menselijk toezicht (m.u.v. OV-stewards) aanvullend op maatregelenpakket BcVa 25 november 2020;
   iii. RET: ca. 25% minder inzet tramconducteurs en metrobeheerders
      1. waardoor de inzet van metrobeheerders vooral gericht zal zijn op ondergrondse metrostations
      2. waardoor bij tramritten zonder conducteur inzet zal worden gepleegd met mobiele teams (zoals reeds door HTM wordt ingezet).

Over de precieze wijze waarop deze maatregelen worden ingevuld, treedt MRDH met de vervoerders in overleg. Hierbij worden desgewenst de betreffende gemeenten actief betrokken.
MRDH bekostigt jaarlijks voor ruim 60 miljoen euro aan inzet om binnen het OV-systeem zorg te dragen voor een veilige klantreis en een plezierige reisbeleving. De drie vervoerders binnen MRDH kennen allen een andersoortige inzet. Deels is deze andersoortige inzet verklaarbaar, vanwege bijvoorbeeld de locatie en daarbij horend risicoprofiel, deels is deze inzet het gevolg van bestuurlijke prioritering dan wel historisch verklaarbaar. Met de nu genomen maatregelen vermindert de totale inzet van MRDH op het gebied van sociale veiligheid met circa 8%.

Om de gevolgen van corona voor het OV-systeem en de OV-reizigers te beperken, houdt de MRDH de zogenaamde ‘groeigelden’ uit de OV-exploitatiebegroting met een maximum van € 200 mln. beschikbaar in de periode 2021-2030 voor een financiële bijdrage van de MRDH die in tranches beschikbaar wordt gesteld en die ten hoogste 27,5% bedraagt van de door de concessiehouders gerealiseerde financiële effect van de genomen maatregelen.

Om de lange termijn visie te realiseren en het OV-systeem te versterken, houdt de MRDH daarnaast de op 25 november 2020 ten behoeve van het Transitieprogramma gereserveerde € 4,2 mln. en uit de OV-exploitatiebegroting een extra bijdrage met een maximum van €100 mln. in de periode 2021-2030 beschikbaar voor de volgende maatregelen:

a. Nieuwe Betaalwijzen (bankpas in plaats van OV-chipkaart);
b. Versnellingsmaatregelen die de reissnelheid in het openbaar vervoer verkorten en daarmee de reizigerskwaliteit vergroten;
c. Lokaal maatwerkvervoersystemen (in relatie tot versnellingsmaatregelen en vervoerkundige wijzigingen);
d. Ketenmobiliteit;
e. Het duurzaam transformeren van de arbeidsmarkt van de vervoerbedrijven.

De term ‘kortetermijnmaatregelen’ betekent dat de maatregelen op korte termijn moeten worden genomen. In de financiële berekeningen is er van uit gegaan dat deze maatregelen permanent zijn. De nu genomen maatregelen zijn echter tijdelijk, tot eind 2022, tenzij anders besloten wordt bij de geplande bestuurlijke herijkingen. Er vindt permanente monitoring plaats van het effect van de nu genomen maatregelen, zodat zo nodig kunnen worden bijgestuurd en indien mogelijk de maatregelen ook kunnen worden afgeschaald c.q. te besluiten dat maatregelen tijdelijk worden voortgezet of worden omgezet in structurele maatregelen als een maatregel duurzaam meerwaarde blijkt te hebben. De monitoring betreft het vervoerkundige effect van maatregelen, het effect op veiligheid en veiligheidsbeleving, en de daadwerkelijke financiële impact van de genomen maatregelen. In september en december 2021 en vanaf 2022 halfjaarlijks vindt een herijking van het maatregelenpakket plaats, waarbij de BcVa beslist over eventuele wijziging van het maatregelenpakket. Onderdeel van deze herijking is ook het herijken van het maatregelenpakket van 25-11-2020, wat eveneens tijdelijke maatregelen bevatte (met uitzondering van permanente sluiting van het verkooppunt Delft). MRDH zal, net zoals zij de afgelopen periode ten aanzien van het dossier ‘OV en corona’ heeft gedaan, ook bij de toekomstige herijkingen actieve en intensieve communicatie organiseren met de BCVa, de ACVa en betrokken raadsleden.

Alle aanpassingen van het Transitieprogramma (zowel opschaling als afschaling van maatregelen) gebeuren na besluitvorming door de BcVa. Het kan echter zijn dat er spoedeisende vervoerkundige aanpassingen nodig zijn, al dan niet met aanpassing van de nu genomen vervoerkundige maatregelen, omdat de aangeboden vervoercapaciteit te laag blijkt en reizigers niet (of niet ‘coronaproof’) vervoerd kunnen worden. In dat geval krijgt de manager OV een mandaat om snel te kunnen bijsturen in het verlengde van het mandaat dat de BcVa heeft

verleend bij het maatregelenpakket van 25 november 2020. Het mandaat is slechts van toepassing voor opschaling en alleen in die gevallen wanneer acute actie nodig is om overbezetting door een versnelde toename van het aantal reizigers te voorkomen. Indien de manager OV gebruik maakt van dit mandaat, wordt achteraf verantwoording afgelegd bij de BcVa.

Nu minder maatregelen nemen dan het nu vastgestelde korte termijn maatregelenpakket is onverantwoord, omdat er dan gegarandeerd een opgave resteert die de vervoerbedrijven in financiële problemen brengt. Als alle maatregelen het beoogde financiële effect sorteren en het reizigersherstel zich ontwikkelt volgens het positieve scenario, is het nu vastgestelde maatregelenpakket afdoende. Daarom worden op dit moment niet minder, maar ook niet meer maatregelen genomen dan het nu vastgestelde kortetermijnpakket. Gezien de huidige ontwikkelingen wat betreft reizigersherstel is er echter een grote kans dat over enkele maanden blijkt dat bovenop het nu vastgestelde korte termijnpakket aanvullende maatregelen nodig zijn (nogmaals: ook afhankelijk van eventuele aanvullende rijkssteun).

Aandachtspunt is dat de financiële baten van de nu vastgestelde maatregelen zich voordoen in de gehele periode 2021 t/m 2030, terwijl het grootste deel van de financiële opgave zich voordoet in de jaren 2021, 2022 en 2023. Dat betekent dat, ook al is het resultaat van de kortetermijnmaatregelen uiteindelijk voldoende, vervoerbedrijven nog wel geconfronteerd worden met een financieringsvraagstuk. Om daarin te voorzien, wordt de volgende optie uitgewerkt:

- MRDH vergoedt de vervangingsinvesteringen in de railinfrastructuur bij RET niet langer ‘a fond perdu’, maar (net als dat reeds gebeurt bij HTM) op basis van kapitaallasten. Zo lang de rente zeer laag of zelfs negatief is, zoals momenteel het geval is, loopt MRDH daarbij geen financieel risico. Wanneer de rente stijgt, kan en zal een heroverweging van de wijze van vergoeden plaatsvinden;
- De daardoor vrijkomende financiële middelen worden middels een nader uit te werken systematiek beschikbaar gesteld aan de OV-concessiehouders. Daarbij vraagt de MRDH wel om adequate zekerheden, zowel wat betreft het daadwerkelijk terugbetalen als wat betreft een gezonde bedrijfsvoering van vervoerbedrijven.

Wanneer er meer zicht is op de behoefte van de vervoerbedrijven wat betreft financiering en wanneer duidelijk is dat vervoerbedrijven kunnen voldoen aan de voorwaarde wat betreft gezonde bedrijfsvoering, zal een nader uitgewerkt voorstel aan de Bestuurscommissie Va ter besluitvorming worden voorgelegd.

Ad 3: inzicht aanvullende (lange termijn) maatregelen
Gezien de huidige ontwikkelingen wat betreft reizigersherstel is er, in het geval dat aanvullende Rijkssteun uitblijft, echter een groot risico kans dat over enkele maanden blijkt dat bovenop het nu vastgestelde korte termijnpakket aanvullende maatregelen nodig zijn. MRDH en vervoerbedrijven hebben daarom daarnaast onderzocht welke aanvullende maatregelen de komende periode aan de orde kunnen komen wanneer de reizigersaantallen zich onvoldoende herstellen en /of aanvullende Rijkssteun niet of niet geheel verleend wordt. Dit met drieërlei doel:

1) Tijdig inzicht verschaffen voor eigen beeld- en beleidsvorming, zodat met alle stakeholders de juiste prioritering van maatregelen kan worden doordacht;
2) Het verzamelen van de juiste inhoudelijke argumenten richting het Rijk (zie ad 1) om te beargumenteren welke pijnlijke maatregelen, met grote consequenties voor de maatschappelijke functie van het OV, nodig zijn ingeval van onvoldoende aanvullende rijkssteun;
3) Indien onverhoopt nodig tijdig de betreffende maatregelen te kunnen nemen.

Aan de hand van het in oktober 2020 door de bestuurscommissie vastgestelde Afwegingskader (na uitgebreide consultatie van alle stakeholders) is bepaald welke maatregelen op korte termijn genomen kunnen worden (ad 2) en welke maatregelen alleen genomen moeten worden als er geen alternatieven zijn. De maatregelen doen afbreuk aan de opgave voor het OV in het MRDH-gebied en de bijdrage die het OV kan leveren aan het behalen van de maatschappelijke doelen
Dat leidt tot de volgende maatregelen, die nu (nog) niet worden geprioriteerd en/of ingevoerd, maar waarover op een later moment zal moeten worden besloten als het reizigersherstel tegenvalt en/of aanvullende rijkssteun onvoldoende beschikbaar komt:

- Het op een later moment vervangen van een aantal trams door nieuwe trams, en latere vervanging van diesel- en aardgasbussen door zero-emissiebussen, waardoor vervangingsinvesteringen pas op een later moment gedaan hoeven te worden. Dit gaat ten koste van de maatschappelijke doelen ten aanzien van verduurzaming en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer;
- Een verhoging van het kilometertarief, afhankelijk van de grootte van de opgave. Zo betekent een verhoging van het kilometertarief van maximaal 30% een verhoging van de totale ritprijs van 8 tot 17%, eventueel in combinatie met gratis vervoer voor kinderen. Consequentie is minder toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor iedereen, en verslechtering van de concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto;
- Minder inzet van menselijk toezicht ten behoeve van sociale veiligheid. Als het gezien de ernst van de financiële opgave noodzakelijk is, zou op een aantal of op alle Rotterdamse tramlijnen de vaste conducteur vervangen moeten worden door mobiele teams, zoals deze ook al worden ingezet op de Haagse tramlijnen. Ook zou het betekenen dat de inzet van servicemedewerkers (metrobeheerders) moet worden verminderd of beëindigd.
- Diverse vervoerkundige aanvullende maatregelen, zoals:
    - Verder verlagen van frequenties zolang de vervoervraag nog laag is. Als de vervoervraag weer toeneemt, worden deze maatregelen ongedaan gemaakt om voldoende vervoercapaciteit te kunnen bieden;
    - Het schrappen van losse lijnen en het stilleggen van het productaanbod op delen van het netwerk op stille uren/ dagen (denk aan zondag of na 22 uur ’s avonds).

Inzet van een deel van de IPVa-middelen (die een totale omvang heeft van jaarlijks € 30 mln. euro) van maximaal € 8,5 mln. per jaar en daarmee een maximale bijdrage van € 75 mln. ten koste van investeringen in bijvoorbeeld fiets en verkeersveiligheid. Indien op een later moment (en na besluitvorming hierover door de BcVa) gebruik gemaakt wordt van de IPVa-middelen uit het budget Kleine Projecten (maximaal € 75 mln.), is hiervoor een verschuiving tussen begrotingsprogramma’s nodig waarover pas na een zienswijzeprocedure door het algemeen bestuur besloten kan worden.

Over deze maatregelen is van gedachten gewisseld in de bestuurscommissie, de Adviescommissie, het Metrocov en in de gesprekken tussen wethouders en gemeenteraden. Hoewel er een gedeeld beeld bestaat wat betreft de onwenselijkheid van deze aanvullende maatregelen, bestaan er verschillende gedachten wat betreft een eventuele prioritering van de geïnventariseerde maatregelen.

<u>Eigen bijdrage MRDH</u>
Op 25 november 2020 heeft de BcVa een bedrag van €4,2 mln. gereserveerd ten behoeve van het Transitieprogramma. Dit bedrag wordt nu beschikbaar gesteld voor maatregelen om het OV-systeem te versterken.

In de huidige begroting en het meerjarenbeeld van de MRDH is in de periode 2021-2030 een reservering opgenomen voor maatregelen voor het opvangen van reizigersgroei (o.a. extra beheer en onderhoudslasten en extra voertuigen als gevolg van frequentieverhogingen). Deze zogenaamde groeigelden OV-exploitatie zijn als gevolg van Corona de komende periode niet volledig nodig en kunnen deels ingezet worden voor het opvangen van de financiële gevolgen van corona voor het OV. Het daadwerkelijk reserveren van deze middelen in de periode 2021-2030 tot een maximum van € 300 mln. voor enerzijds het beperken van de gevolgen van corona voor het OV-systeem en de OV-reizigers en anderzijds het versterken van het OV-systeem vergt een besluit van het algemeen bestuur. Dit betekent dat de inzet van MRDH-middelen voor de gestelde doelen pas geëffectueerd kan worden na een dergelijk besluit.

Naast het bekostigingsvraagstuk ontstaat er op korte termijn (2021-2023) ook een financieringsvraagstuk bij de vervoerbedrijven, omdat de positieve financiële effecten van de nu genomen maatregelen pas over een langere periode ontstaan, terwijl het grootste deel van de financiële opgave zich al op korte termijn voordoet. De optie om de vervangingsinvesteringen in de railinfrastructuur bij RET niet langer ‘a fond perdu’, maar op basis van kapitaallasten te vergoeden kan bijdragen aan het oplossen van het financieringsvraagstuk. Zo lang de rente zeer laag of zelfs negatief is, zoals momenteel het geval is, loopt MRDH daarbij geen financieel risico. Wanneer de rente stijgt, kan en zal een heroverweging van de wijze van vergoeden plaatsvinden. De uitwerking van deze optie zal in een volgende bestuurscommissie ter besluitvorming worden voorgelegd.

De uitwerking van zowel de bekostigingsmaatregelen van de MRDH als het financieringsvraagstuk zal inzicht bieden in hoeverre het totaal gaat passen binnen de MRDH-begroting en de door de toezichthouder (PZH) gestelde kaders.

De benodigde besluitvorming zal vervolgens worden voorgelegd aan de bevoegde organen. Door de systematiek die MRDH hanteert bij het beschikbaar stellen van de eigen bijdragen wordt geborgd dat MRDH en vervoerbedrijven een evenredige inzet plegen in het bereiken van de benodigde transitie naar een toekomstvast en aantrekkelijk OV-systeem dan wel dat MRDH (in het optimistische scenario) haar ‘groeimiddelen’ in voldoende mate beschikbaar heeft wanneer er over enige jaren hopelijk weer sprake zal zijn van groei van het OV-gebruik.

Advisering door Adviescommissie Va en Metrocov
In algemene zin is er vanuit de ACVa steun voor het maatregelenpakket. De belangrijkste onderwerpen waar aandacht voor is gevraagd is de tijdelijkheid van de maatregelen en het mandaat voor de manager OV. Dit heeft tot een aanpassing in de agendapost geleid, duidelijk is gemaakt dat het gaat om maatregelen die in principe van kracht zijn tot eind 2022. Door middel van monitoring en herijking worden de maatregelen regelmatig tegen het licht gehouden. Mochten maatregelen toch structureel worden dan zal hier apart besluitvorming over plaats vinden. Wat betreft de gemaakte opmerkingen over vervoerkundige maatregelen, sociale veiligheid en communicatie: hiermee is bij het opstellen van het transitieprogramma al zo veel mogelijk rekening gehouden, en dat zit zal ook onderwerp zijn van de implementatie en periodieke herijking van de maatregelen. De adviescommissie Va deelt met de bestuurscommissie de onwenselijkheid over het nemen van nog ingrijpender maatregelen in het licht van de opgaven in deze regio en ondersteunt actief de gevoerde lobby naar het Rijk.

In grote lijnen is het Metrocov positief over het transitieprogramma, met daarbij met name kritische kanttekeningen bij de vervoerkundige maatregelen. Door de aanpassingen in de agendapost ten aanzien van de tijdelijkheid van maatregelen en het beoogde herijkingsproces komen we in grote mate tegemoet aan de opmerkingen van het Metrocov. Het Metrocov heeft negatief geadviseerd over de mogelijke aanvullende maatregelen. De MRDH herkent de onwenselijkheid daarvan, maar heeft ze wel moeten

inventariseren om inzicht te hebben in de consequenties van een pessimistisch scenario (lage reizigersaantallen, onvoldoende rijkssteun).

Vervolgproces
De komende periode zullen we de effecten van de nu genomen maatregelen nauwlettend monitoren, zowel wat betreft het effect ‘op straat’ als wat betreft de financiële impact. Wanneer blijkt dat vervoerkundige maatregelen leiden tot capaciteitsproblemen, zal het vervoeraanbod waar nodig snel opgeschaald worden.

Het verdere verloop is sterk afhankelijk van reizigersherstel en aanvullende rijkssteun. De nu genomen maatregelen zullen in het meest positieve rekenscenario (snel reizigersherstel, maximaal effect van alle genomen maatregelen) nagenoeg afdoende zijn om te zorgen dat de vervoerbedrijven op de ‘nullijn’ kunnen komen, dus geen verliezen meer maken. Zonder aanvullende rijkssteun is er een zeer grote kans dat wij nog dit jaar lastige besluiten moeten nemen over aanvullende maatregelen.

In september 2021 en december 2021, en daarna halfjaarlijks, vindt evaluatie van het Transitieprogramma plaats. De Bestuurscommissie Va zal hiervoor in april een plan van aanpak vaststellen. Wij zullen de vervoerbedrijven vragen om inzage te bieden in hun financiële situatie en hen de ruimte bieden om waar nodig aanvullende maatregelen voor te stellen. Deze zullen wij dan toetsen aan de hand van het op 28 oktober 2020 vastgestelde Afwegingskader en ter besluitvorming voorleggen aan de bestuurscommissie. Voorafgaand aan de formele besluitvorming zullen wij raadsleden, consumentenorganisaties en andere stakeholders op dezelfde intensieve wijze betrekken als dat gebeurd is bij het nu vastgestelde Transitieprogramma. Er is wederzijdse waardering voor de wijze waarop gezamenlijk wordt gewerkt en inzet wordt gepleegd in deze grote opgave.

Namens de bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

I.S. Bal
Portefeuillehouder OV-concessiemanagement

M.J. Rosier
Portefeuillehouder OV-ontwikkeling

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

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 verleners 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 structurelere 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, Wls

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

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Tijdlijn en gezamenlijk perspectief:

maatschappelijke opgaven:

verduurzaming, verduurzaming mobiliteit,

verstedelijking, agglomeratiekracht

regionale beleidsopgaven

Toekomstbeeld OV

MIRT-MOVE,Groeifonds

…..

pre-corona:

- hoge klantwaardering
- reizigersgroei
- verhoogde efficiency
- verduurzaming sector

corona:

- reizigersaantallen dalen sterk
  35 % normaal
- vitale sector
- DO's, vervoerders en Rijk zetten aanvullende middelen in
  Rijk: BVOV (93/95% kosten)
  DO's: subsidies op 100%
  Vervoerders: verlies (5/7%)

post-corona:

vasthouden kwaliteit pre-corona
groot financieel vraagstuk
≠ vasthouden aan maatschappelijke opgaven nu en toekomst

toekomstbestendig: (blijvend) bijdragen aan maatschappelijke opgaven en doelen

wendbaar: beter in staat te reageren op gewijzigde omstandigheden

flexibel: meebewegen met veranderende maatschappelijke vraag

METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Oplossingsrichtingen en effecten:

Maatregelen	Toelichting en verwacht effect	Landelijke afspraken nodig?
Spreiding *	Door middel van landelijke spreidingsafspraken wordt beter ingespeeld op de veranderde vraag en worden bezuinigingen gerealiseerd op de inzet van voertuigen en personeel	**Ja**, zonder landelijke afspraken wordt het ingewikkeld om als afzonderlijke DO afspraken te maken met bedrijven en onderwijsinstellingen
Arbeidsmarkt *	Door een transitie van de arbeidsmarkt wordt de wendbaarheid en productiviteit van het personeel vergroot, dit leidt tot een besparing op de personeelskosten	**Ja,** voor het aanpassen van de CAO voor het streekvervoer dienen onderhandelingen met alle vervoerders plaats te vinden. Vervoerders kunnen dit dus alleen op landelijk niveau aanpakken. Voor stadsvervoer ligt dit anders, maar landelijke afspraken zijn nodig om ook de stadsvervoerders in beweging te krijgen
Materieel	Door op een andere manier om te gaan met de aanschaf van en het beheer en onderhoud van assets kunnen kostenbesparingen gerealiseerd worden. Wanneer het tekort de komende jaren deze impact heeft, is er geen ruimte voor investeringen in nieuw, schoner materieel en is doorrijden met bestaande fossiele brandstoffen benodigd. De bijdrage aan het Klimaatakkoord vanuit de OV-sector is daarmee onmogelijk.	**Nee,** hiervoor zijn geen landelijke afspraken nodig **Ja**
Maatregelen die zonder meer nodig zijn als er geen afspraken worden gemaakt op landelijk niveau (financieel en inhoudelijk)		
Vervoerkundige maatregelen / dienstregeling	Als er onvoldoende financiele en inhoudelijke steun van het Rijk komt zijn verregaande vervoerkundige maatregelen nodig om het OV overeind te houden. Het gaat dan om het schrappen van lijnen, verder verlagen van frequenties en daarmee uithollen van de kwaliteit van het OV	**Nee**
Sociale veiligheid	Als er onvoldoende financiele en inhoudelijke steun van het Rijk komt zijn aanvullende maatregelen nodig ten aanzien van sociale veiligheid. Zie presentatie voor de voorstellen.	**Nee**
Tarifering	Als er onvoldoende financiele en inhoudelijke steun van het Rijk is verhoging van de tarieven een instrument waarmee extra opbrengsten gegenereerd kunnen worden. Tegelijkertijd vormt dit een bedreiging voor de aantrekkelijkheid van het OV.	**Nee**

Wanneer het Rijk geen bijdrage levert, inhoudelijk en/of financieel, aan spreiding en arbeidsmarkt de decentrale overheden en vervoerders sterk beperkt worden in de mogelijkheden financiële maatregelen te treffen. De impact van het tekort zal dan primair moeten worden opgelost op straat, daarmee met direct en groot effect voor de reiziger, van nu en in de toekomst.

Bijlage: Voorstellen vervoerders t.b.v. Transitieprogramma OV MRDH 2021 e.v.

De insteek voor de voorstellen is zowel vanuit het realiseren van een bezuiniging om de afgenomen reizigersopbrengsten te compenseren als vanuit het ontwikkelen van een robuust toekomstvast OV-netwerk.

De vervoerders hebben de ruimte gekregen om, passend bij hun ontwikkelvrijheid en hun inzicht van de OV-markt, vervoerkundige voorstellen in te dienen. Anders dan bij de gebruikelijke vervoerplanprocedure zijn geen inhoudelijke kaders gesteld. In een beperkt aantal gevallen voldoen de voorstellen niet (geheel) aan de eisen uit de kadernota OV en/of de Programma's van Eisen. Gezien de (financiële) urgentie en de noodzakelijke aanpassingen om te komen tot een toekomstvast net, wordt het acceptabel geacht om ook voorstellen buiten eerder, pré-corona, vastgestelde beleidskaders, toe te staan.

De vervoerders hebben met oog voor de besparing, maar ook gelet het aantal betrokken reizigers en mogelijke reisalternatieven voorstellen geformuleerd voor aanpassingen van het vervoeraanbod.

Het moge duidelijk zijn dat de maatregelen zowel bestuurlijk als voor de reizigers impact hebben, maar het merendeel van de maatregelen voldoet aan de bestuurlijk vastgestelde Kadernota OV en de Programma van Eisen voor de Concessies (zie kolom "Past binnen PvE/Kadernota OV").

De voorgestelde maatregelen geven de verschillen ten opzichte van de dienstregeling die vanaf 3 januari 2021 gereden wordt.

A. Voorstellen HTM

Omschrijving	Betrokken reizigers per dag	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Spreidingsdienstregeling voor Rail en Bus, zoals de variant die gereden wordt sinds januari 2021. Zie *Frequentietabellen DIRK-neutrale spreidingsdienstregelingen* in de achterin bijgevoegde tabellen.		Frequenties tram 15, 17 en 19 op sommige delen van de dag voldoen niet aan Kadernota OV.	Nee, maar is conform de besluitvorming in november 2020.
Samenvoegen weinig gebruikte halten Rail, in totaal 18 halten, waarbij de	Analyse met effect per halte is apart in beeld gebracht	OV wordt voor veel reizigers aantrekkelijker. Voor de meeste halten zijn	Ja

gemiddelde snelheid stijgt met ongeveer 0,4 km/uur. Tram 9 halte Riouwstraat Tram 6 halte Aegonplein Tram 12 halte Copernicusplein Tram 12 halte Fahrenheitstraat Tram 16 halte Frankenslag Tram 16 halte Statenplein Tram 16 halte Alberdingk Thijmstraat Tram 16 halte Van Geysterenweg Tram 2 halte Nieuwendamlaan Tram 2 halte Fahrenheitstraat Tram 2 halte Stuyvesantstraat Tram 1 halte Vlietbrug Tram 1 halte Ary van der Spuyweg Tram 3 halte Heliotrooplaan Tram 11 halte Boreelstraat Tram 11 halte Doornstraat Tram 15 halte Broekpolder Tram 17 halte Treubstraat		er alternatieve halten in de nabije omgeving (voor reizigers binnen 500 meter te bereiken vanaf hun vertrekpunt).	
Aanvullend voor de zomerdienstregeling (2021 e.v.) • Frequentieaanpassingen op verschillende tramlijnen. Zie *Frequentietabellen Zomerdienstregeling Rail VVp 2021* in achterin bijgevoegde tabellen.			
Bezuinigen frequenties Rail t.o.v. Spreidingsdienstregeling, passend binnen Kadernota OV. Zie *Frequentietabellen voorstellen Rail categorie B* in achterin bijgevoegde	Derving is verwerkt in besparing	Derving component is relatief groot, omdat door verplichtingen in Kadernota OV hoofdzakelijk op drukke	Ja

tabellen. (De beoogde invoeringsdatum van deze maatregelen is jaardienstregeling 2022. Een definitief besluit wordt voorgelegd bij de eerste driemaandelijkse herijking van het Transitieprogramma)		momenten gesneden kan worden.	
Bezuinigen frequenties Bus t.o.v. Spreidingsdienstregeling, passend binnen PvE. Zie *Frequentietabellen voorstellen Bus categorie B* in achterin bijgevoegde tabellen. (De beoogde invoeringsdatum van deze maatregelen is jaardienstregeling 2022. Een definitief besluit wordt voorgelegd bij de eerste driemaandelijkse herijking van het Transitieprogramma)	Derving is verwerkt in besparing		Ja

B. Voorstellen EBS Haaglanden-Streek

Omschrijving	Betrokken reizigers[1] per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Strekken van lijn 30 in Rijswijk Plaspoelpolder; opheffen van haltes Patentlaan en De Bruyn Kopsstraat.	150	Tram 17 op halte Patentlaan of bus 30 Verrijn Stuartlaan	Ja
Strekken van lijn 32 over de N223 in De Lier. De lijn krijgt dan twee nieuwe haltes aan de N223 bij de rotondes met de Sportlaan en de De Ruijterstraat. (Ingangsdatum zo snel mogelijk na 1 juli 2021 afhankelijk van aanpassing infrastructuur)	500	De twee nieuwe haltes aan de N223. Loopafstanden kunnen flink toenemen.	Ja
Opheffen lijn 50; *Het streven is om op termijn van lijn 30 tussen Zoetermeer en Rijswijk een robuuste basislijn te maken met een frequentie van minimaal 4x per uur overdag.*	250	Lijn 30 tussen Zoetermeer en Rijswijk	Ja
Samenvoegen lijn 61 en lijn 51 (tussen Delft en Rijswijk) tot een nieuwe stadslijn tussen Delft en Rijswijk. Frequentie zal in het begin op 2x per uur liggen. Streven is om dit te verhogen naar 4x per uur. (Ingangsdatum zo snel mogelijk na 1 juli 2021 afhankelijk van aanpassing infrastructuur)	…	Nieuwe routevoering ligt nog niet vast en daarmee is het ook niet zeker welke haltes precies gaan vervallen.	?

[1] Hier wordt met name gefocust op reizigers waarvoor verbindingen wegvallen, niet zo zeer waarvoor de frequentie afneemt

Omschrijving	Betrokken reizigers[1] per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Lijn 53 opheffen en haltes Lange Kleiweg toevoegen aan Delfthopper (Ingangsdatum zo snel mogelijk na 1 juli 2021)	83	Delfthopper voor haltes op Lange Kleiweg en lijn 61 of trein voor reizigers tussen Delft en Rijswijk	Ja
Frequentie lijn 31 in de spits verhogen naar 6x per uur tussen ’s-Gravenzande en Den Haag als het huidige aanbod van 3x per uur niet meer voldoet	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Frequentie lijn 33 (Delft – Maassluis) verlagen van 2x naar 1x per uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Frequentie lijn 34 (Monster – Maassluis) verlagen van 2x naar 1x per uur	n.v.t.	n.v.t.	Nee, tussen Naaldwijk en Monster
Frequentie verhogen nieuwe lijn 61 Delft-Rijswijk van 2x naar 4x per uur op werkdagen overdag	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Lijn 144 opheffen	n.v.t.	Avondbediening Duinrell	Ja
Frequentie lijn 455 (Delft – Zoetermeer) verhogen in de spits van 4x naar 6x per uur (buiten de vakantie), streeffrequentie R-net	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Frequentie lijn 456 (Schiedam – Den Haag) verhogen in de spits van 4x naar 6x per uur (buiten de vakantie), streeffrequentie R-net	n.v.t.	n.v.t.	Ja

C. Voorstellen EBS Voorne, Putten en Rozenburg

Omschrijving	Betrokken reizigers[2] per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Versneld keren in Zuidland voor korte ritten	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Betrouwbaarheid Calandbrug verbeteren of een snelweghalte realiseren bij Rozenburg voor verbinding naar Schiedam na opening blankenburgverbinding.	n.v.t.	Effecten op korte termijn maar vooral op lange termijn.	Ja
Bandbreedte Frequenties lijn 403 (Rockanje – Spijkenisse) **Spits: 6-8 x/uur** **Dal: 4-6 x/uur** **Spits (vakantie): 4-6 x/uur** Dal (vakantie): 4 x/uur **Zaterdag: 2-4 x/uur** Zondag: 2-4 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Bandbreedte Frequenties lijn 404 (Rockanje – Spijkenisse) (Incl. lijn 104) **Spits: 6-10 x/uur** **Dal: 4-6 x/uur** Spits (vakantie): 6 x/uur **Dal (vakantie): 4-6 x/uur** **Zaterdag: 2-4 x/uur** **Zondag: 2-4 x/uur** **Avond (elke dag): 2-4 x/uur**	n.v.t.	n.v.t.	Ja

[2] Hier wordt met name gefocust op reizigers waarvoor verbindingen wegvallen, niet zo zeer waarvoor de frequentie afneemt

Bandbreedte frequenties lijn 403/404 traject Brielle – Oostvoorne – Rockanje – Hellevoetsluis **Spits: 2-4 x/uur** Dal: 2 x/uur Spits (vakantie): 2 x/uur Dal (vakantie): 2 x/uur Zaterdag: 2 x/uur Zondag: 2 x/uur **Avond (elke dag): 1-2 x/uur** (in het geval van 1 keer per uur krijgen Rockanje en Oostvoorne via beide kanten 1 rit per uur zodat er netto 2 ritten per uur zijn. Mogelijk niet helemaal goed over het uur verdeeld.	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Bandbreedte Frequenties lijn 84 (Spijkenisse Centrum – Maaswijk) **Spits: 6-10 x/uur** **Dal: 4-6 x/uur** **Spits (vakantie): 4-6 x/uur** Dal (vakantie): 4 x/uur **Zaterdag: 2-4 x/uur** Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Bandbreedte Frequenties lijn 87 (Spijkenisse Halfweg – De Gaard) Spits: 4 x/uur Dal: 4 x/uur **Spits (vakantie): 2-4 x/uur** **Dal (vakantie): 2-4 x/uur** **Zaterdag: 2-4 x/uur** Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja

Bandbreedte Frequenties lijn 105 (Hellevoetsluis – Rozenburg – Spijkenisse) (Spijkenisse - Rozenburg) Spits: 4 x/uur Dal: 4 x/uur **Spits (vakantie): 2-4 x/uur** **Dal (vakantie): 2-4 x/uur** Zaterdag: 2 x/uur Zondag: 2 x/uur Avond (elke dag): 2 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja
Bandbreedte Frequenties lijn 105/106 (Rozenburg – Brielle – Hellevoetsluis - Zuidland) Spits: 2 x/uur Dal: 2 x/uur **Spits (vakantie): 1-2 x/uur** **Dal (vakantie): 1-2 x/uur** Zaterdag: 0 x/uur Zondag: 0 x/uur Avond (elke dag): 0 x/uur	n.v.t.	n.v.t.	Ja

D. Voorstellen RET *

** Over sommige van de hieronder genoemde maatregelen (wat betreft de lijnen 35, 37, 47, 83) vindt nog afstemming plaats tussen de gemeente Rotterdam, RET en MRDH. Dit kan er toe leiden dat sommige van de hieronder genoemde maatregelen worden vervangen door andere maatregelen binnen de gemeente Rotterdam, die ten minste een gelijke bijdrage leveren aan de financiële opgave.*
Een eventueel aanpassingsvoorstel wordt uiterlijk op 14 april 2021 vastgesteld in de BcVa van de MRDH.

Metro

Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Verlengen '3 januari dienstregeling'			
Lijn B • 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			Ja

Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
reizigers betekent dit dat ze een kwartier eerder moeten reizen. • Vrijdag en zaterdag: de laatste riten 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 ri Schiedam 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)	ca 2.000 reizigers		
De spitsverdichtingen gaan weer rijden zodra dat nodig is. Naar verwachting is dat allereerst het geval bij Centraal – Pijnacker Zuid			Ja

Tram

Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Verlengen '3 januari dienstregeling'		Een 20-minutenfrequentie op werkdagen overdag tussen Bachplein en Woudhoek / Holy (eis R-net kadernota: kwartierdienst)	
Lijn 7 in de avonduren en zondagochtend ingekort tot Centraal – Burgemeester Oudlaan (bediening tussen Centraal en Willemsplein vervalt, betreft ca. 250 reizigers)		(gedeeltelijk) vervallen van traject lijn 7 naar Willemsplein (traject maakt deel uit van R-net in de kadernota, bediening minimaal 4/uur overdag, 3/uur avond/zaterdag/zondag)	
Aanvullend voor de zomervakantiedienstregeling (2021 e.v.) • Lijn 4, 7 en 8 op zaterdag elke 20 minuten rijden i.p.v. elke 15 minuten • Lijn 20 wordt geschrapt • Lijn 23 wordt op zaterdag en zondag ingekort tot Beverwaard – Rotterdam Centraal.			
Frequentie lijn 20 op werkdagen van 8 naar 4 per uur			

Bus

Omschrijving	Betrokken reizigers per dag (pré-corona)	Alternatief voor reizigers / aandachtspunten	Past binnen PvE / Kader-nota
Verlengen '3 januari dienstregeling', uitgezonder het terugdraaien van een aantal frequentieverlagingen (zie tabel *Onderstaande busmaatregelen uit het '3 januari pakket' worden NIET verlengd*)			
31 Vervalt zondag (i.p.v. 1/uur) (Alexander via Oostgaarde)	280		nee
35 Vervalt avond en zo ochtend (Alexander - Melanchtonweg)	130		nee
37 Vervalt op zaterdag (Alexander – Capelsebrug)	290		ja
37 Vervalt op werkdagen	610		ja
38 Avond en zondagochtend traject Rotterdam Centraal – Crooswijk vervalt	100		nee
47 Vervalt zaterdag (Station Blaak - Noordereiland)	320		ja
47 Vervalt werkdagen	430		ja
51 Vervalt zaterdag (Stations Schiedam Centrum – Woudhoek)	170		ja
54 Vervalt avond (Schiedam Centrum - De Gorzen)	90		nee
63 Route inkorten tot lus Zalmplaat (Hoogvliet via Zalmplaat en Binnenban)	500		ja
79 Vervalt zaterdag (Poortugaal via Delta Psychiatrisch Centrum)	70		ja
79 Vervalt zondag	60		ja

83 Vervalt avond en zaterdag- en zondagochtend (Kralingse Zoom – Keizerswaard)	100		nee
121 Vervalt (Hof van Spaland – Woudhoek)	60		ja
143 Spitslijn Zuidplein – Geerlaan	-		nee
144 Route in Drievliet door de lus in een richting (Zuidplein – Ridderkerk)	-		ja
144 Tussen Slikkerveer en Drievliet van 4 á 6 naar 2/uur	-		ja
144 ‘s Avonds en op zondag ingekort tot Koningsplein	-		ja
146 Route in Drievliet door de lus in één richting (Zuidplein – Ridderkerk)	-		ja
173 Als versnellingsmaatregel op deze R-net-lijn komt de halte Hoekeindsebrug te vervallen.	10		ja
188 Vervalt geheel (Station Barendrecht via Waterschap)	40		ja
245 Route in Drievliet via de Vlietlaan (Kralingse Zoom – Ridderkerk)	-		ja
245 Route heen en terug via Burg. De Zeeuwstraat i.p.v. Rotterdamseweg	-		ja
245 Verlengd naar Dordrecht (spits halfuur, dal uur, niet zaterdag)	-		ja
290 Optioneel route door Donkersloot nader bekijken (spitslijn Zuidplein – Ridderhaven)	-		ja
526 Vervalt geheel (StopenGo Maassluis)	10		ja
557 Vervalt geheel (StopenGo Vlaardingen)	20		ja
574 Vervalt geheel (StopenGo Lansingerland)	20		ja
32 Zaterdag van 6 (Overschie - station Zuid) naar 4/uur	2.360		ja
35 Dal van 3 naar 2/uur	930		nee
38 Dal van 6 naar 4/uur (Crooswijk 2/uur)	1.690		nee

51 Werkdag van 2 naar 1/uur	730		ja
61/62 Frequentie ochtendspits van 4 naar 3/uur (Hoogvliet metro - resp. Oudelande en Westpunt)	-		ja
76 Werkdag van 6 naar 5/uur (Zuidplein – Keizerswaard)	4.730		ja
126 Daluren van 2 naar 1/uur op traject Vlaardingen Oost – Maassluis (Schiedam Centrum – Maassluis West)	480		nee

Onderstaande busmaatregelen uit het '3 januari pakket' worden NIET verlengd.

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

Bijgevoegde figuren: Frequentietabellen HTM

DIRK-neutrale spreidingsdienstregeling Rail

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur · voldoet niet aan Kadernota OV

Maandag t/m vrijdag

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord																		
	1	Station Den Haag HS - Scheveningen Noord																		
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam																		
	2	Den Haag Kraayenstein - Station Den Haag Centraal																		
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum																		
	3	De Savornin Lohmanplein - Zoetermeer Centrum																		
	3	Den Haag Loosduinen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof																		
	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag Monstersestraat																		
Tram	34	Lansingerland-Zoetermeer - De Savornin Lohmanplein																		
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord																		
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord																		
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS																		
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS																		
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal																		
Tram	16	Wateringen - Den Haag Statenkwartier																		
Tram	17	Wateringen - Station Den Haag Centraal																		
Tram	19	Leidschendam - Station Delft																		

verschil per uur t.o.v. Vervoerplan 2021

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Tram	1	Delft Tanthof - Scheveningen Noord																		
	1	Station Den Haag HS - Scheveningen Noord		-2	-2							-2								
Tram	2	Den Haag Kraayenstein - Leidschendam		-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1					
	2	Den Haag Kraayenstein - Station Den Haag Centraal		-1	2	5	5	5	5	5	5	5	3	2	5					
Tram	3	Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum		6	6							6	6	6	6					
	3	De Savornin Lohmanplein - Zoetermeer Centrum		-6	-6							-6	-6	-6	-6					
	3	Den Haag Loosduinen - Station Den Haag Centraal		-6	-6							-6	-6	-6	-6					
Tram	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof	1																	
	4	Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag Monstersestraat		-6	-6							-6	-6	-6						
Tram	34	Lansingerland-Zoetermeer - De Savornin Lohmanplein		6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	2					
Tram	6	Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord		-2	-2						-1	-1	-1	-1						
Tram	9	Vrederust - Scheveningen Noord		-2	-2	2	2	2	2	2	2	2	-2	-2	2					
Tram	11	Scheveningen Haven - Station Den Haag HS		-2	-2	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2			-1	-1	-1
Tram	12	Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS		-2	-2	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2			-1	-1	-1
Tram	15	Nootdorp - Station Den Haag Centraal		-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1			-1	-1	-1
Tram	16	Wateringen - Den Haag Statenkwartier		-2	-2								-2	-2						
Tram	17	Wateringen - Station Den Haag Centraal		-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1			-1	-1	-1
Tram	19	Leidschendam - Station Delft	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1				

Spreidingsdienstregeling Bus

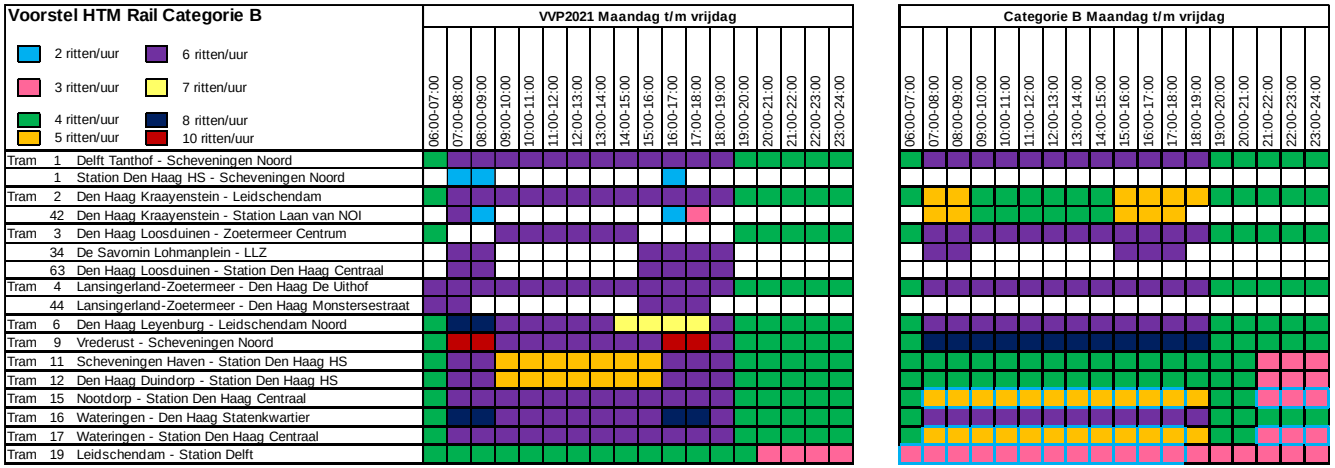
2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

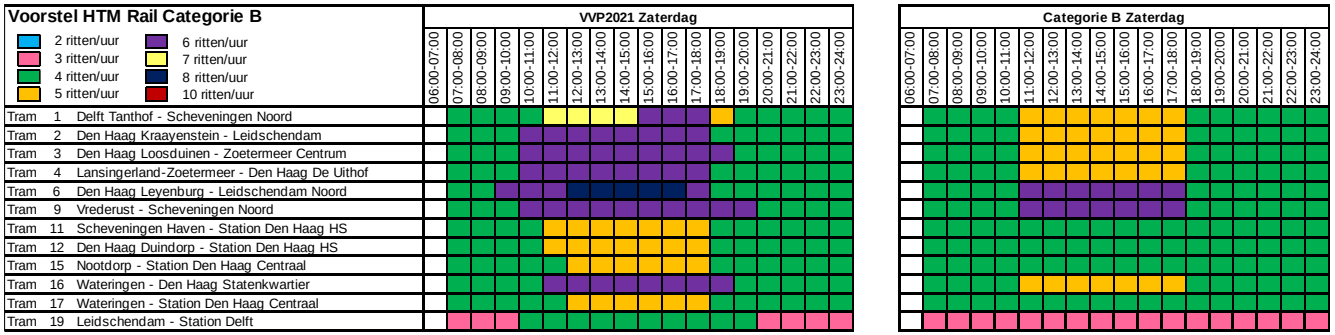
Maandag t/m vrijdag

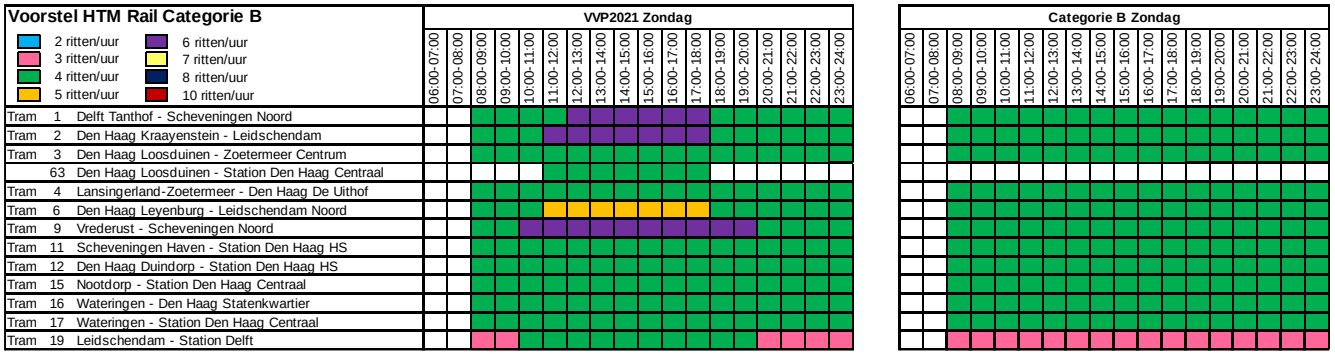
			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Bus	20	Station Den Haag Centraal - Duinzigt																		
Bus	21	Vrederust - Scheveningen Noord																		
	21	Scheveningen Noord - Vrederust																		
Bus	22	Den Haag Duindorp - Rijswijk De Schilp																		
	22	Den Haag Duindorp - Station Rijswijk																		
Bus	23	Scheveningen Noord - De Savornin Lohmanplein																		
	23	Station Voorburg - Scheveningen Noord (spitsrichting)																		
	23	Station Rijswijk - De Savornin Lohmanplein (spitsrichting)																		
Bus	24	Den Haag Kijkduin - Station Den Haag Mariahoeve																		
Bus	25	Vrederust - Grote Markt																		
Bus	26	Den Haag Kijkduin - Station Voorburg																		
	26	Den Haag Kijkduin - Station Hollands Spoor																		
	26	Leyenburg - Station Voorburg																		
	26	Station Hollands Spoor - Leyenburg																		
	26	Station Voorburg - Leyenburg																		
Bus	27	Randveen - Station Den Haag Mariahoeve																		
Bus	28	Den Haag Zuiderstrand - Station Voorburg																		
Bus	29	Station Rijswijk - Den Haag Oude Waalsdorperweg																		
	29	Den Haag Oude Waalsdorperweg - Station Rijswijk																		

verschil per uur t.o.v. Vervoerplan 2021

			06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00
Bus	20	Station Den Haag Centraal - Duinzigt															-1	-1		
Bus	21	Vrederust - Scheveningen Noord		-1						2										
	21	Scheveningen Noord - Vrederust								1		1	2				-1	-1		
Bus	22	Den Haag Duindorp - Rijswijk De Schilp																		
	22	Den Haag Duindorp - Station Rijswijk																		
Bus	23	Scheveningen Noord - De Savornin Lohmanplein																		
	23	Station Voorburg - Scheveningen Noord (spitsrichting)		3	3							-3								
	23	Station Rijswijk - De Savornin Lohmanplein (spitsrichting)																		
Bus	24	Den Haag Kijkduin - Station Den Haag Mariahoeve		2	2	4	2	2	2			2	2	2			-1	-1		
Bus	25	Vrederust - Grote Markt															-2	-2	-1	-1
Bus	26	Den Haag Kijkduin - Station Voorburg					1	2	2	2										
	26	Den Haag Kijkduin - Station Hollands Spoor																		
	26	Leyenburg - Station Voorburg				6														
	26	Station Hollands Spoor - Leyenburg							-4	-4	-4	-2								
	26	Station Voorburg - Leyenburg									4	2								
Bus	27	Randveen - Station Den Haag Mariahoeve		-5	-5	-2					-4	-4	-4	-4						
Bus	28	Den Haag Zuiderstrand - Station Voorburg																		
Bus	29	Station Rijswijk - Den Haag Oude Waalsdorperweg	4																	
	29	Den Haag Oude Waalsdorperweg - Station Rijswijk																		

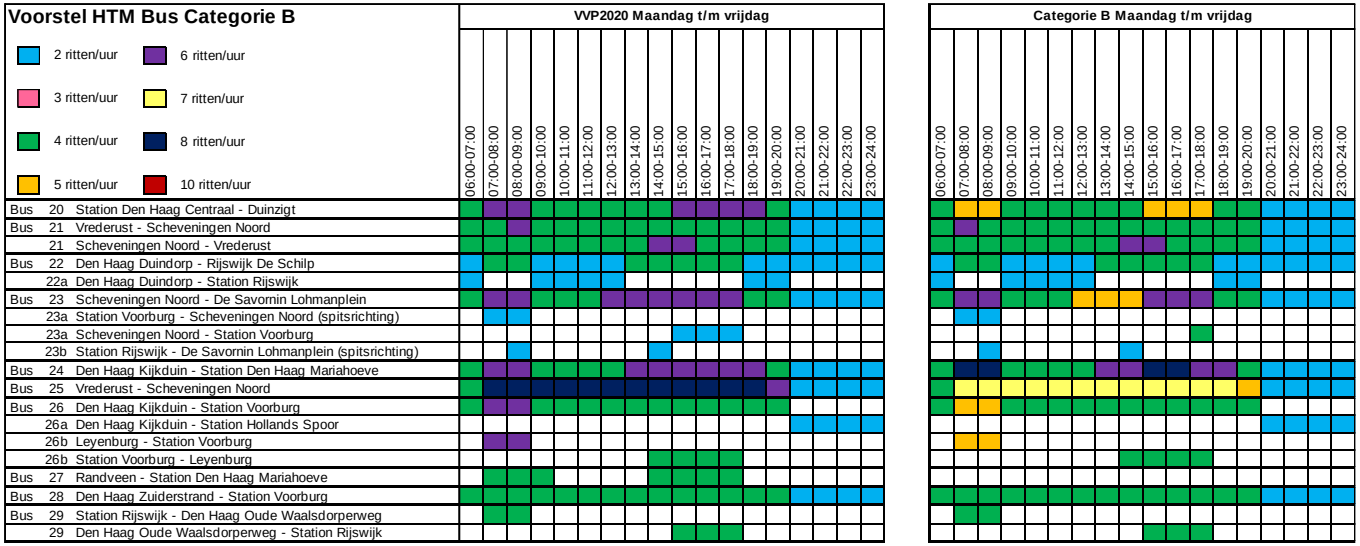

Voorstel HTM Rail Categorie B
2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur
VVP2021 Maandag t/m vrijdag
06:00-07:00
07:00-08:00
08:00-09:00
09:00-10:00
10:00-11:00
11:00-12:00
12:00-13:00
13:00-14:00
14:00-15:00
15:00-16:00
16:00-17:00
17:00-18:00
18:00-19:00
19:00-20:00
20:00-21:00
21:00-22:00
22:00-23:00
23:00-24:00
Tram 1 Delft Tanthof - Scheveningen Noord
1 Station Den Haag HS - Scheveningen Noord
Tram 2 Den Haag Kraayenstein - Leidschendam
42 Den Haag Kraayenstein - Station Laan van NOI
Tram 3 Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum
34 De Savornin Lohmanplein - LLZ
63 Den Haag Loosduinen - Station Den Haag Centraal
Tram 4 Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof
44 Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag Monstersestraat
Tram 6 Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord
Tram 9 Vrederust - Scheveningen Noord
Tram 11 Scheveningen Haven - Station Den Haag HS
Tram 12 Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS
Tram 15 Nootdorp - Station Den Haag Centraal
Tram 16 Wateringen - Den Haag Statenkwartier
Tram 17 Wateringen - Station Den Haag Centraal
Tram 19 Leidschendam - Station Delft
Categorie B Maandag t/m vrijdag


Voorstel HTM Rail Categorie B
2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur
VVP2021 Zaterdag
Tram 1 Delft Tanthof - Scheveningen Noord
Tram 2 Den Haag Kraayenstein - Leidschendam
Tram 3 Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum
Tram 4 Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof
Tram 6 Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord
Tram 9 Vrederust - Scheveningen Noord
Tram 11 Scheveningen Haven - Station Den Haag HS
Tram 12 Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS
Tram 15 Nootdorp - Station Den Haag Centraal
Tram 16 Wateringen - Den Haag Statenkwartier
Tram 17 Wateringen - Station Den Haag Centraal
Tram 19 Leidschendam - Station Delft
Categorie B Zaterdag


Voorstel HTM Rail Categorie B
2 ritten/uur
3 ritten/uur
4 ritten/uur
5 ritten/uur
6 ritten/uur
7 ritten/uur
8 ritten/uur
10 ritten/uur
VVP2021 Zondag
Tram 1 Delft Tanthof - Scheveningen Noord
Tram 2 Den Haag Kraayenstein - Leidschendam
Tram 3 Den Haag Loosduinen - Zoetermeer Centrum
63 Den Haag Loosduinen - Station Den Haag Centraal
Tram 4 Lansingerland-Zoetermeer - Den Haag De Uithof
Tram 6 Den Haag Leyenburg - Leidschendam Noord
Tram 9 Vrederust - Scheveningen Noord
Tram 11 Scheveningen Haven - Station Den Haag HS
Tram 12 Den Haag Duindorp - Station Den Haag HS
Tram 15 Nootdorp - Station Den Haag Centraal
Tram 16 Wateringen - Den Haag Statenkwartier
Tram 17 Wateringen - Station Den Haag Centraal
Tram 19 Leidschendam - Station Delft
Categorie B Zondag

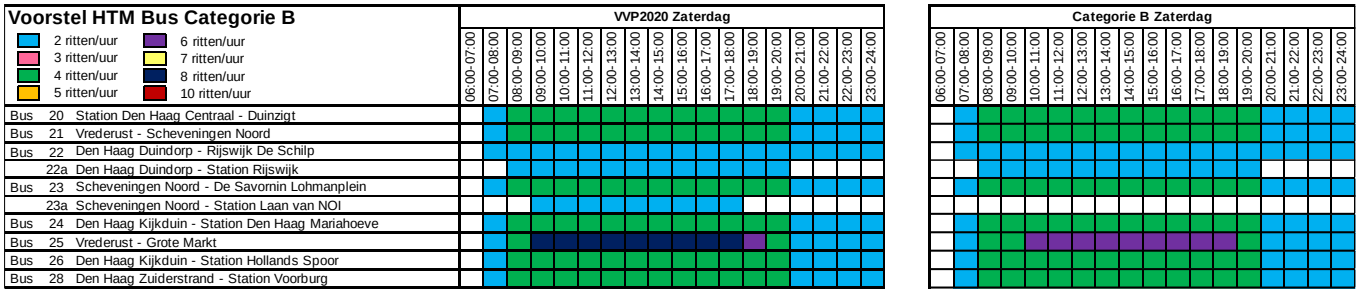
Voorstel HTM Bus Categorie B

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur



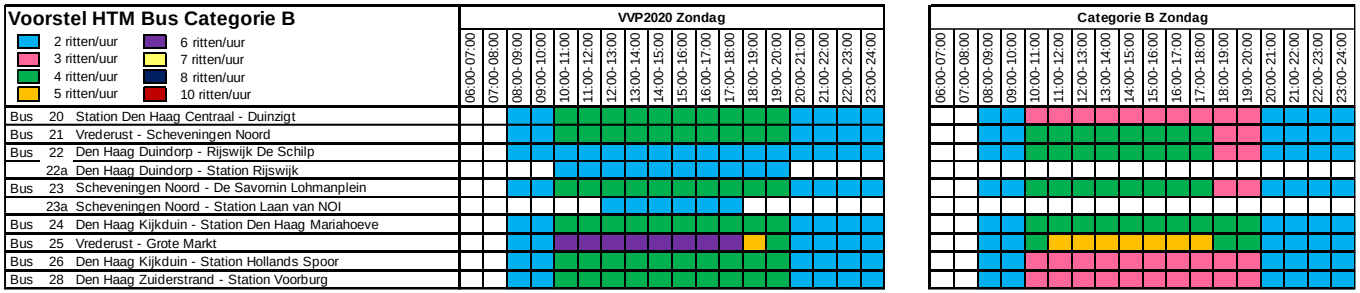
Voorstel HTM Bus Categorie B

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur



Voorstel HTM Bus Categorie B

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

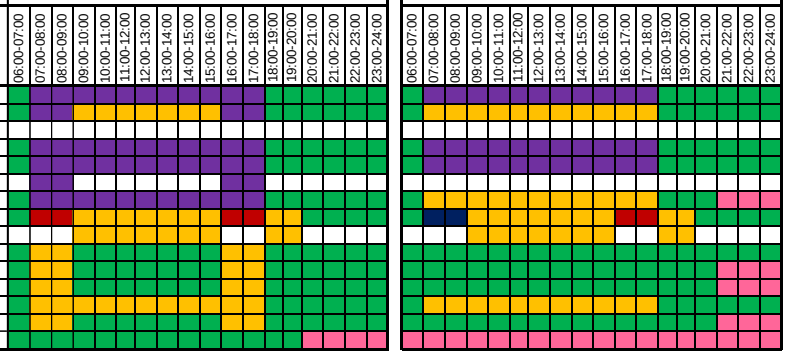


Zomerdienst 2021 Rail VVP 2021 | **Zomerdienst 2021 Rail Voorstel afwaardering**

Zomerdienst Rail VVP 2021

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 3,5 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

Maandag t/m vrijdag

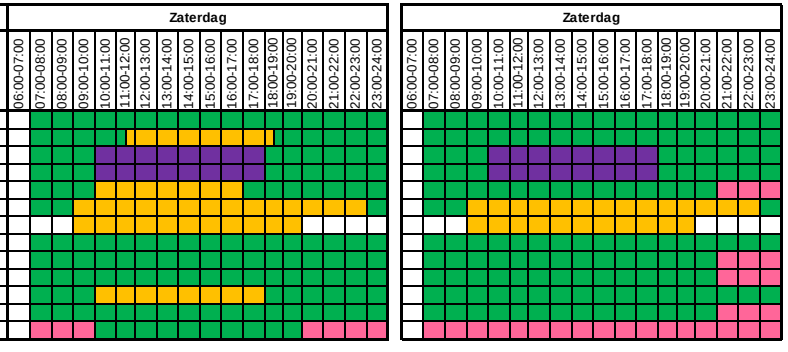


Maandag t/m vrijdag

Zomerdienst Rail VVP 2021

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 3,5 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

Zaterdag

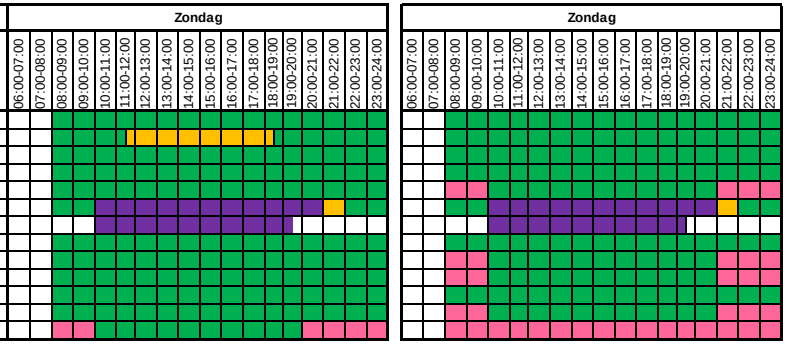


Zaterdag

Zomerdienst Rail VVP 2021

2 ritten/uur · 3 ritten/uur · 3,5 ritten/uur · 4 ritten/uur · 5 ritten/uur · 6 ritten/uur · 7 ritten/uur · 8 ritten/uur · 10 ritten/uur

Zondag



Zondag