



BELEIDSVOORSTEL OPENBAARVERVOERPLAN 2012

Zoals aangeboden aan de colleges van BenW op 26 april 2011

OVER DIT BELEIDSVORSTEL

Elk voorjaar stelt de stadsregio Rotterdam een nieuw openbaarvervoerplan op voor het daaropvolgende jaar. In de meeste jaren bevat het plan kleine aanpassingen in de dienstregelingen. Na een aantal jaren is het vervolgens nodig om te bezien of het netwerk als geheel nog optimaal functioneert. Dat is deze keer aan de orde.

In 2012 wordt de stadsregio Rotterdam bovendien geconfronteerd met het begin van een bezuinigingsproces. Als gevolg van het regeerakkoord en de hierin opgenomen korting op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU), heeft de stadsregio de komende jaren aanzienlijk minder financiële middelen beschikbaar.

Dit beleidsvoorstel beschrijft hoe de stadsregio met deze opgave wil omgaan. Het bevat een analyse van het huidige ov-netwerk¹ en een visie op de wijze waarop wij met de beperktere financiële middelen willen omgaan.

Dit beleidsvoorstel is opgesteld ten behoeve van overleg met de wethouders Verkeer en Vervoer van de stadsregiogemeenten, met consumentenorganisaties en met vervoerbedrijven. Het voorstel wordt op 26 april 2011 gevolgd door ontwerp-vervoerplannen waarin de concessiehouders, op basis van dit beleidsdocument, een voorstel doen voor de concrete dienstregelingen in 2012. Dit beleidsvoorstel is echter het leidende document voor de bestuurlijke en maatschappelijke discussie. De vervoerplannen volgen dit beleidsvoorstel. De *formele* besluitvorming vindt plaats over de vervoerplannen. Deze worden uiteindelijk op 22 juni 2011 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van de stadsregio.

WAT IS ER DE AFGELOPEN JAREN VERANDERD?

De vorige ingrijpende aanpassing van het ov-netwerk in de stadsregio dateert van 2004. Sindsdien zijn er veel grotere en kleinere aanpassingen aan het netwerk uitgevoerd en is de kwaliteit verbeterd. Het gaat onder meer om

- Invoering van het FrequentNet waardoor trams en trams en een groot aantal bussen van 7 tot 19 uur in een vaste tienminutendient rijden.
- Ingebruikname Nesselandelijk
- Ingebruikname van RandstadRail
- In gebruikname van de Airportshuttle tussen Meijersplein en Rotterdam The Hague Airport
- Ingebruikname Fast Ferry tussen Hoek van Holland en de Maasvlakte.
- De ingebruikname van nieuwe metrovoertuigen en nieuwe bussen.
- De bereikbaarheid van ziekenhuizen en scholen per openbaar vervoer is verbeterd.
- Nieuwe buslijn 41 naar Capelle
- Schiedam-vlaardingenlijn (21/23) in gebruik genomen.

Al met al is door deze uitbreidingen het aanbod aan openbaar vervoer in de regio met ongeveer 10 procent toegenomen. Het *gebruik* van het openbaar vervoer is echter niet in gelijke mate gestegen maar slechts met enkele procenten.

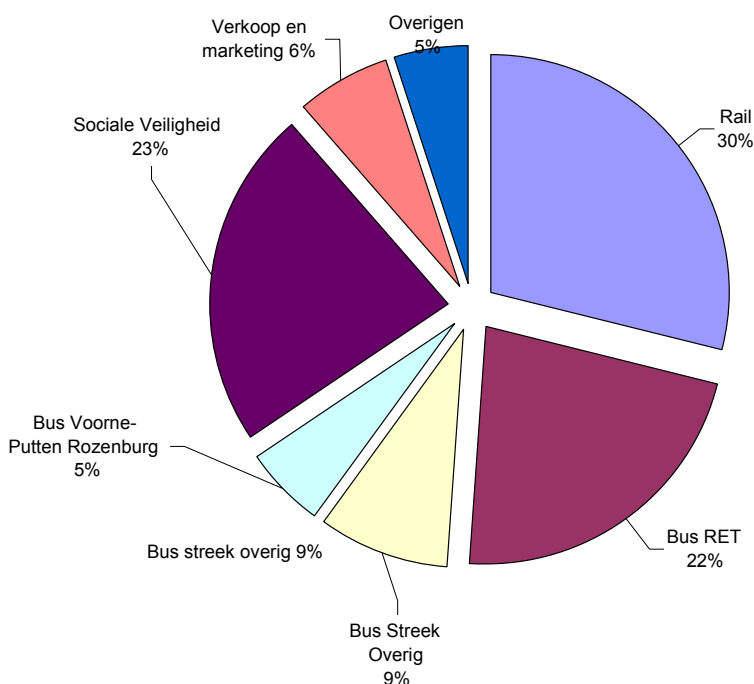
¹ De analyse is gebaseerd op een op verzoek van de stadsregio opgesteld document van de afdeling Regie en Ontwikkeling van RET NV.

DE OPGAVE EN DE AANPAK

HUIDIGE INZET VAN DE BESCHIKBARE MIDDELEN

De middelen die de stadsregio beschikbaar heeft voor het openbaar vervoer, zijn afkomstig uit de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer van de rijksoverheid. De BDU in 2011 is € 320 miljoen. Deze wordt enerzijds (ca. 170 m.) gebruikt voor verkeersmaatregelen, aanleg en beheer van railinfrastructuur en anderzijds (€ 150 m.) voor exploitatie van bestaand openbaar vervoer, inclusief de kosten van controle, toezicht, verkoop en marketing. Zie de grafiek hieronder.

Figuur 1. Verdeling van de uitgaven (totaal € 150 miljoen) in 2011 voor exploitatie van bestaand openbaar vervoer. (Onder 'overigen' vallen de kleinere concessies en contracten, zoals het vervoer over water.)



BEZUINIGINGSOPGAVE STADSREGIO

In het regeerakkoord is een bezuiniging op de BDU opgenomen, die bestaat uit twee onderdelen:

- een generieke korting per jaar op alle ontvangers van een BDU (provincies en WGR+ gebieden);
- een specifieke korting van € 38 miljoen per jaar die gekoppeld is aan de door het rijk gewenste aanbesteding van het openbaar vervoer in de stadsregio Rotterdam. (In de stadsregio Rotterdam geldt momenteel dat de busconcessies in 2012, de metro- en tramconcessie in 2017 moet worden aanbesteed.)

Wat betreft de generieke korting staat het vast dat deze in zijn geheel zal worden doorgevoerd.

Over de hoogte van de tweede korting, die ook geldt voor de stadsregio's Amsterdam en Haaglanden zijn de portefeuillehouders van de drie regio's nog in gesprek met de Minister van Infrastructuur en Milieu. Het lijkt deze stadsregio's onmogelijk een dergelijk bedrag te besparen zonder ernstige schade

toe te brengen aan de ov-netwerken in deze gebieden. Niettemin staat het vrijwel vast dat er in het kader van aanbestedingen nog een aanzienlijke korting op de BDU aan de stadsregio is te verwachten.

In het slechtste geval is het resultaat van de twee rijksbezuinigingsmaatregelen dat over de tienjaarsperiode 2012-2021 in totaal € 565 miljoen gekort op de BDU van de stadsregio Rotterdam, dat is ongeveer 20 procent van de totale inkomsten uit de BDU. Per jaar is dat € 56 miljoen gemiddeld. De gesprekken tussen het rijk en de grote regio's over de specifieke korting zijn echter nog in volle gang. Gelet op de onzekerheid hierover wordt in 2012 nog niet € 56 miljoen maar € 33 miljoen gekort. Daarmee zal de begroting voor 2012 in elk geval sluitend zijn.

Deze € 33 miljoen wordt voor het grootste deel (€ 21 miljoen) ingevuld met verlaging van budgetten voor aanleg en beheer van infrastructuur en verkeersmaatregelen, een pakket dat na de zomer wordt ingevuld op basis van de nieuwe Uitvoeringsagenda Verkeer en Vervoer 2012-2015 die nu in voorbereiding is.

Het resterende deel (€ 12 miljoen) moet dan worden ingevuld met bezuinigingen op exploitatiesubsidies, inclusief sociale veiligheid en verkoop en marketing. Over deze € 12 miljoen gaat dit beleidsvoorstel.

ANALYSE VAN HET NETWERK

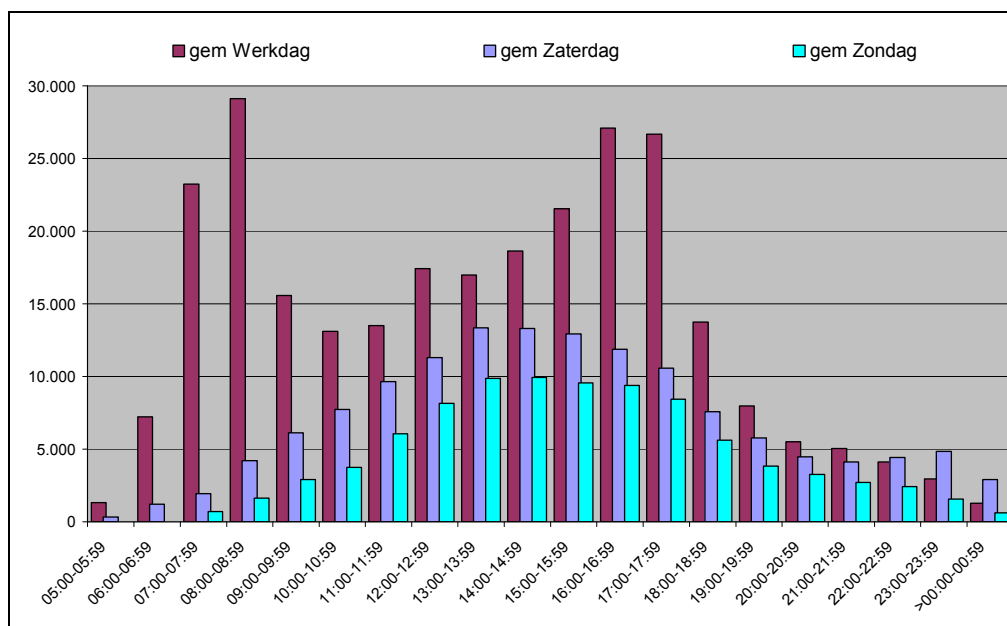
Om tot een goede afweging te komen van het functioneren van het netwerk en van de besteding van de beschikbare middelen is een analyse van het hele ov-netwerk gemaakt. In hoofdlijnen leidt deze analyse tot de volgende inzichten.

METRO

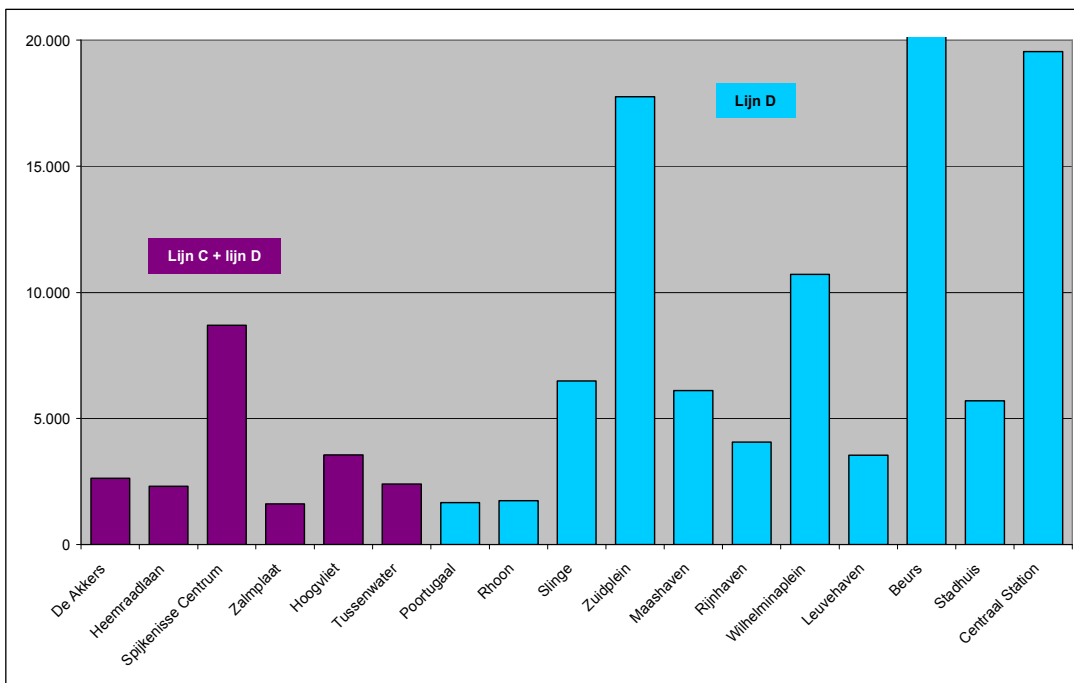
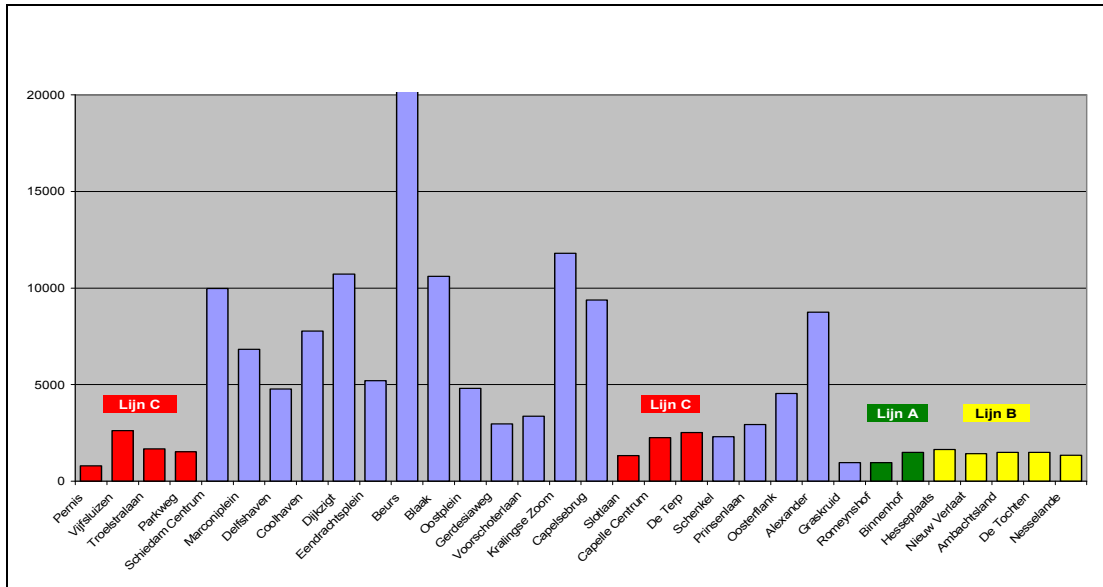
De metro is de ruggengraat van het stadsregionale ov-netwerk. Op een gemiddelde werkdag stappen bijna 300.000 mensen in de metro. Over het algemeen zijn de binnenstedelijke tunneltrajecten het drukst en wordt het naar buiten toe rustiger.

De drukste uren zijn de ochtend- en avondspits. Midden op de dag zijn er nog altijd veel reizigers, vergelijkbaar met de drukste uren op de zaterdag. In de vroege en late uren is het gebruik lager, aflopend tot ca. 1.200 reizigers per uur bij het begin en einde van de exploitatie.

Instappers per uurblok, op werkdagen, zaterdagen, zondagen.



Instappers per werkdag voor de verschillende metrostations. Boven: de stations van lijn A, B en C (tussen Pernis en Capelle). Onder: de stations van lijn C (tot Pernis) en D. (De instappers voor Beurs zijn vallen buiten het bereik van de grafiek, en zijn voor beide lijnen samen).



Het aantal reizigers is in het weekend duidelijk lager dan op werkdagen: op zaterdag ongeveer de helft, op zondag ongeveer een derde.

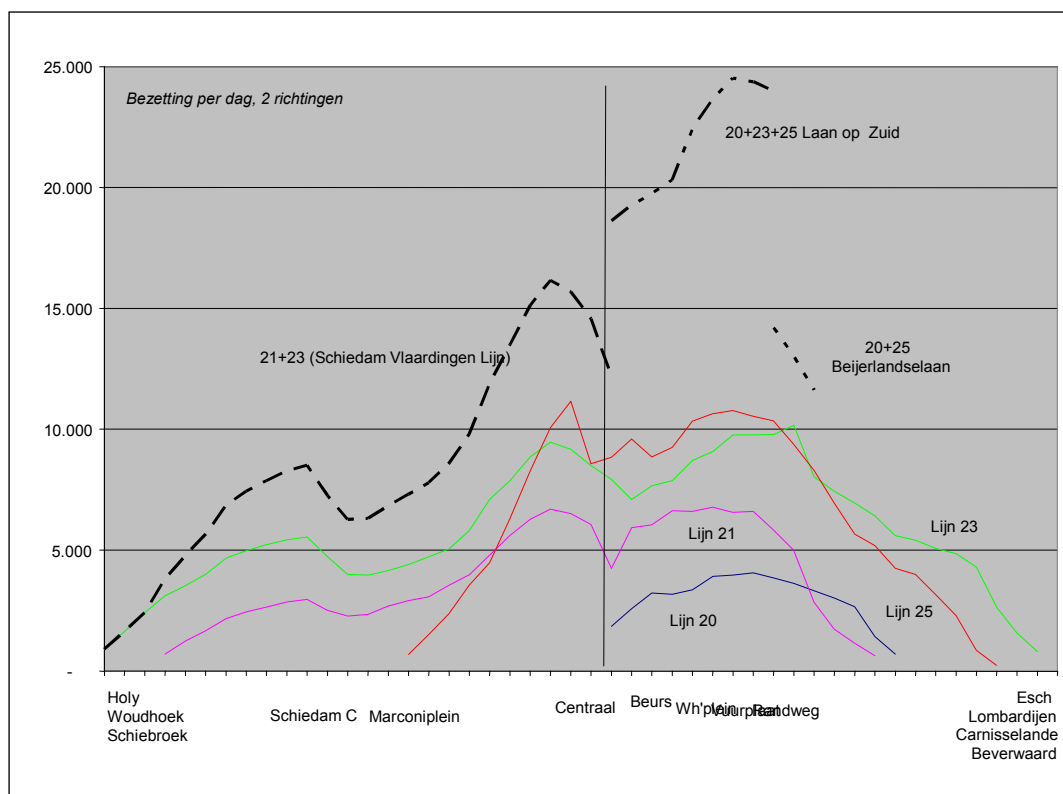
Met deze reizigersaantallen weet de metro een kostendekkingsgraad van ruim 70% te behalen.

TRAM

Het tramnet is sterk gericht op het centrum van Rotterdam. Alle lijnen, met uitzondering van lijn 2, komen bij Rotterdam Centraal. Daarbij zijn wel duidelijk twee verschillende functies te onderscheiden. Enerzijds het bieden van snel, frequent, comfortabel vervoer over de wat langere afstand, tussen het centrum van Rotterdam en woongebieden aan de rand van Rotterdam of daarbuiten. Dit is de belangrijkste functie van de TramPlus lijnen 20, 21, 23 en 25. Daarnaast is de tram belangrijk voor verplaatsingen over kortere afstanden, met name in dichtbevolkte stadswijken rond het Centrum. Dit is de belangrijkste functie van de stadstramlijnen 2, 4, 7 en 8.

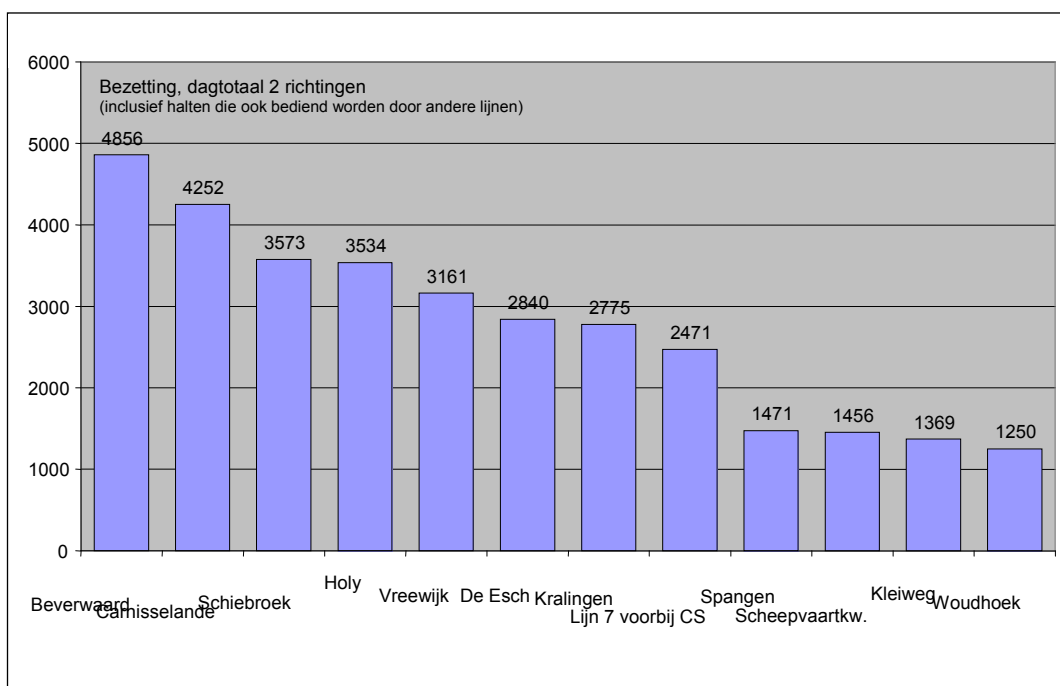
Omdat de tram zich richt op de grotere vervoerstromen, is het voorzieningenniveau hoog. In 2006 is gekozen voor een heldere productformule: iedere tramlijn rijdt overdag ten minste iedere tien minuten. Dit aanbod slaat aan bij de reizigers. Als gevolg hiervan is de frequentie op enkele lijnen verder verhoogd. Het netwerk en de lijnvoering zijn, na de realisatie van de TramPlus-verbindingen naar Carnisselande, Schiedam-Vlaardingen en IJsselmonde, stabiel gebleven.

Figuur 5. Aantal reizigers op de TramPlus lijnen, bezetting (Bron: telling werkdag november 2010)



De gemiddelde kostendeckingsgraad voor de exploitatie van de tram bedraagt ruim 65% (exclusief de kosten van de conducteur).

Hoeveel mensen reizen tot het eindpunt? Gebruik van de 'uiteinden' van het tramnetwerk (dagtotaal, 2 richtingen, geeft het aantal reizigers naar de laatste 2 à 5 haltes weer).



Op de tram worden een aantal zeer vroege en late ritten gereden die nauwelijks worden gebruikt. Ook het vervoeraanbod aan het einde van de overdagdienst (tussen 18.00 en 19.00 uur op werkdagen, tussen 17.00 en 19.00 uur in het weekeinde) wordt weinig gebruikt.

BUS ROTTERDAM C.A.

De concessie Bus Rotterdam c.a. omvat het busvervoer in Rotterdam (met uitzondering van de westelijke havengebieden en de deelgemeenten Hoek van Holland en Rozenburg) en de omliggende gemeenten Vlaardingen, Schiedam, Capelle aan den IJssel en Albrandswaard. Deze concessie wordt uitgevoerd door de RET. In dit gebied fungeert de bus voor een groot deel in aanvulling op het railnetwerk van metro en tram. In sommige wijken is de bus de enige vorm van openbaar vervoer. De meeste buslijnen takken aan op het railnet op knooppunten als Zuidplein, Schiedam Centrum, Rotterdam Centraal en Rotterdam Alexander.

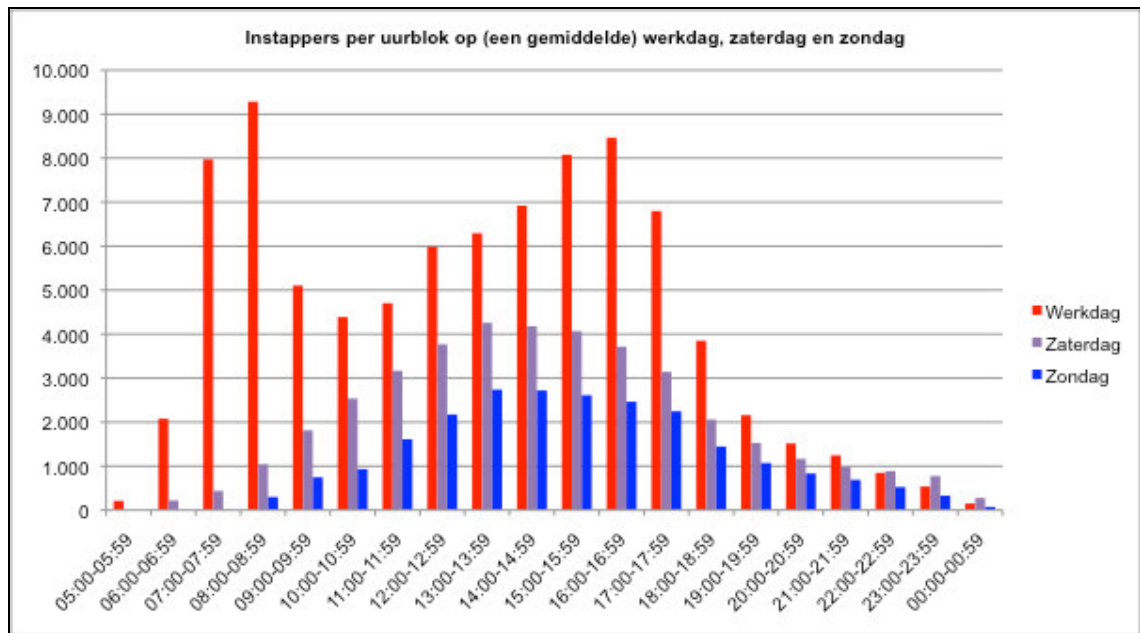
Anders dan bij metro en tram lopen bedieningstijden en frequenties bij de bus sterk uiteen. Dit komt doordat verschillende lijnen verschillende functies vervullen:

- Snelle en frequente verbindingen van wijken naar (sub)centra en knooppunten. Meestal wordt in dergelijke doorgaande verbindingen tegelijk ook ontsluiting van een of enkele wijken meegenomen. Om de lijnen aantrekkelijk snel te houden, kennen ze een gestrekte lijnvoering. Dit zijn redelijk grote vervoerstromen.

- Tangentiële verbindingen tussen knooppunten en wijken die niet via het centrum van Rotterdam gaan.
- Doelgroepenlijnen: fijnmazige en laagfrequente verbindingen tussen buurten en naar ziekenhuizen e.d. Dit zijn kleine vervoerstromen.
- Lijnen naar bedrijventerreinen. Dit zijn spitsgebonden vervoerstromen.

Uit de volgende grafiek blijkt dat de bus de meeste reizigers vervoert op werkdagen, op afstand gevolgd door de zaterdag en zondag. De verhouding in aantallen instappers tussen de dagsoorten is ongeveer 4:2:1. Op werkdagen is de ochtendspits het drukst, waarna een duidelijk maar kort dal in de vervoervraag volgt. Het drukste middaguur is minder druk dan het drukste ochtenduur. Een echte avondspits is echter nauwelijks meer te onderscheiden; de hele namiddag heeft een substantiële vervoeromvang. In de avonduren neemt de vervoervraag sterk af. In het weekend is de vervoeromvang in de namiddag duidelijk groter dan in de ochtend. Ook hier zijn er 's avonds duidelijk minder reizigers.

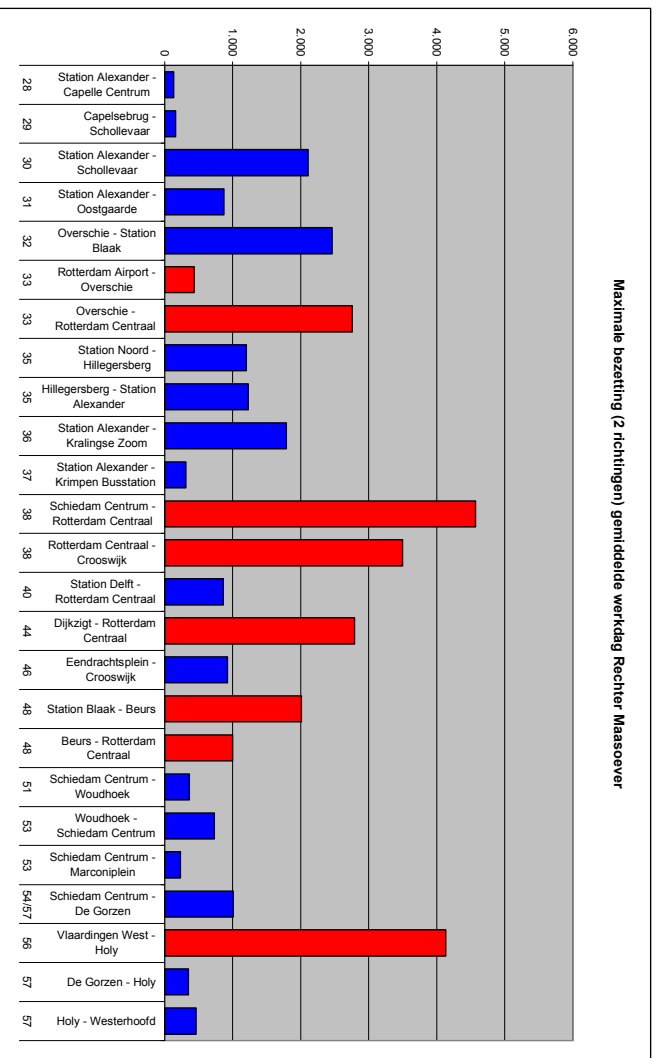
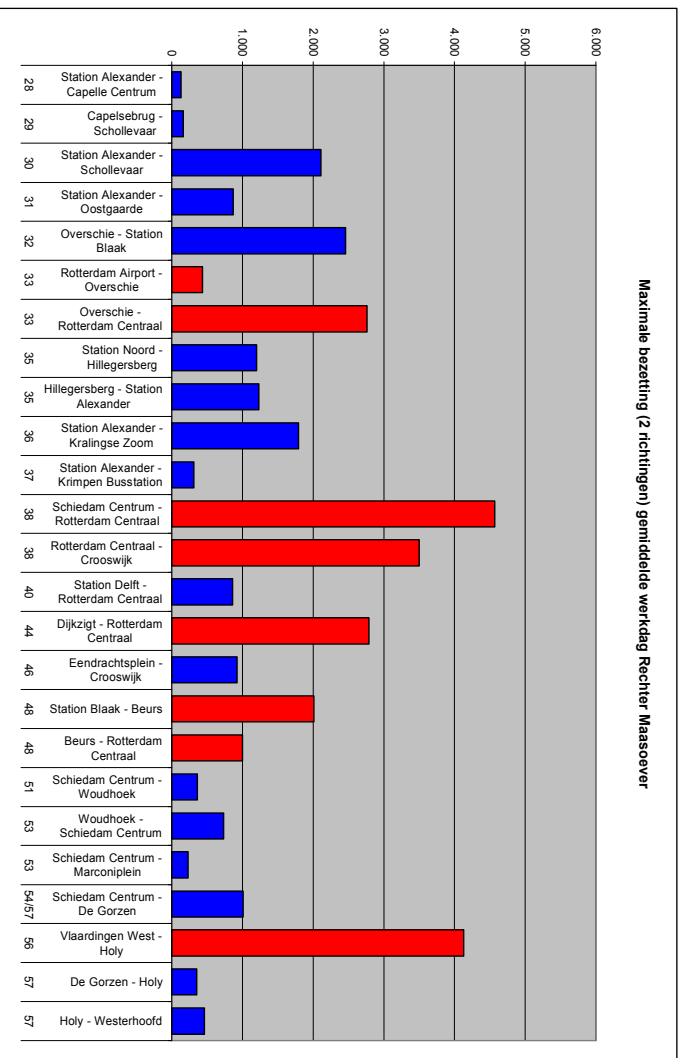
Gebruik bus op de verschillende uren van de dag.

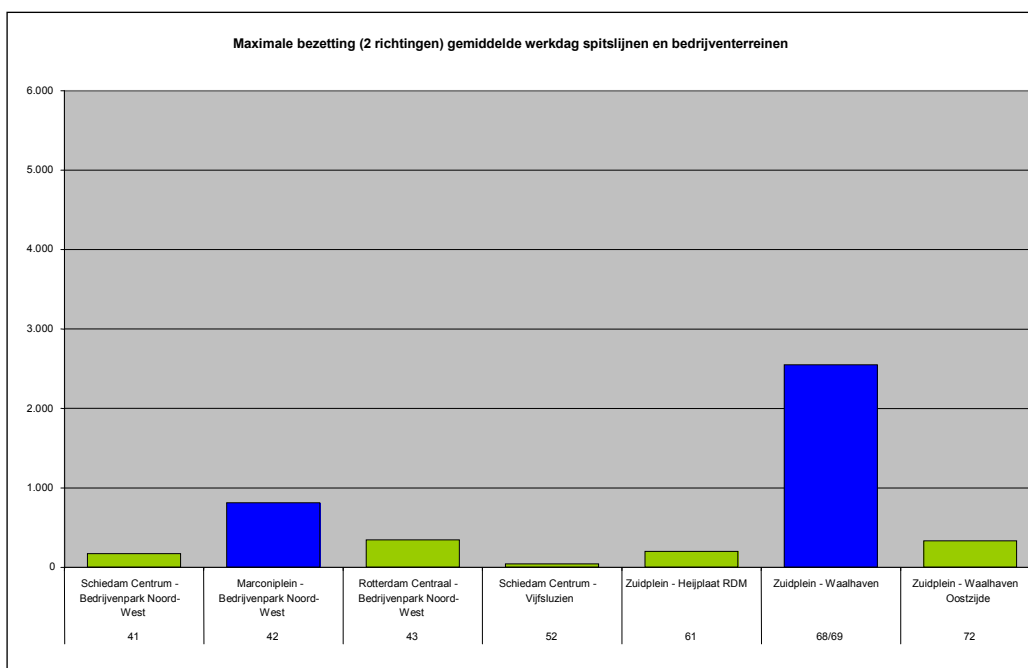


Het brede scala aan functies leidt tot een sterk uiteenlopende vervoeromvang per lijn. De grafieken op de volgende twee pagina tonen de maximale bezettingen op een aantal trajecten op de linker- en rechtermaasoever en op (spits)trajecten naar bedrijventerreinen. Het betreft beide richtingen samen op een gemiddelde werkdag op basis van cijfers uit 2009. De FrequentNetlijnen zijn rood weergegeven, de spitslijnen groen (alleen in de derde grafiek) en de overige lijnen blauw.²

² Lijnen onder de productformule FrequentNet rijden op werkdagen van 7 tot 19 uur minimaal elke 10 minuten, in het weekend overdag en 's avonds tot 21 uur minimaal elke 15 minuten en daarna ten minste elke 30 minuten. Tot deze formule behoren alle metrolijnen (metrolijn E / RandstadRail vanaf augustus), alle tramlijnen en een aantal buslijnen.

Bezetting buslijnen in de concessie Bus Rotterdam ca., drukste punt, twee richtingen, gemiddelde werkdag, resp. Rotterdam-Noord, Rotterdam-Zuid, bedrijventerreinen.



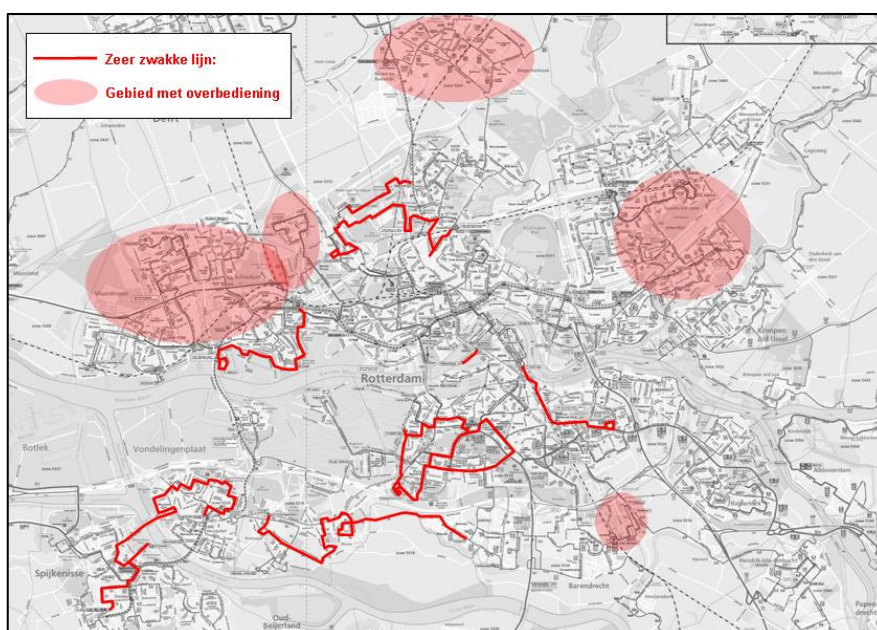


De gemiddelde kostendekkingsgraad van de busconcessie Rotterdam c.a. is met ruim 30% matig te noemen. Een aantal frequente verbindingen in onder andere Overschie, Charlois, Feijenoord en IJsselmonde, wordt door een groot aantal reizigers gebruikt maar komt qua kostendekkingsgraad niet boven circa 40%. De oorzaak hiervan ligt voor een belangrijke deel bij de aanwezigheid van goede railverbindingen. Daarnaast is er een aantal zeer zwakke lijnen met een kostendekkingsgraad van minder dan 15%.

De capaciteit van de busverbindingen is de laatste jaren toegenomen, maar dat heeft niet geleid tot een evenredige toename van het aantal reizigers.

Op de volgende kaart staan de buslijnen aangegeven met een (zeer) lage kostendekkingsgraad en de gebieden waar, vanuit kosten oogpunt, te weinig reizigers gebruik maken van de bus.

De zwakke punten in het busnet.



BESPARINGSMOGELIJKHEDEN EXPLOITATIE 2012

In 2012 en de daaropvolgende jaren zullen dus aanzienlijk minder middelen beschikbaar zijn voor het financieel mogelijk maken van het openbaar vervoer.

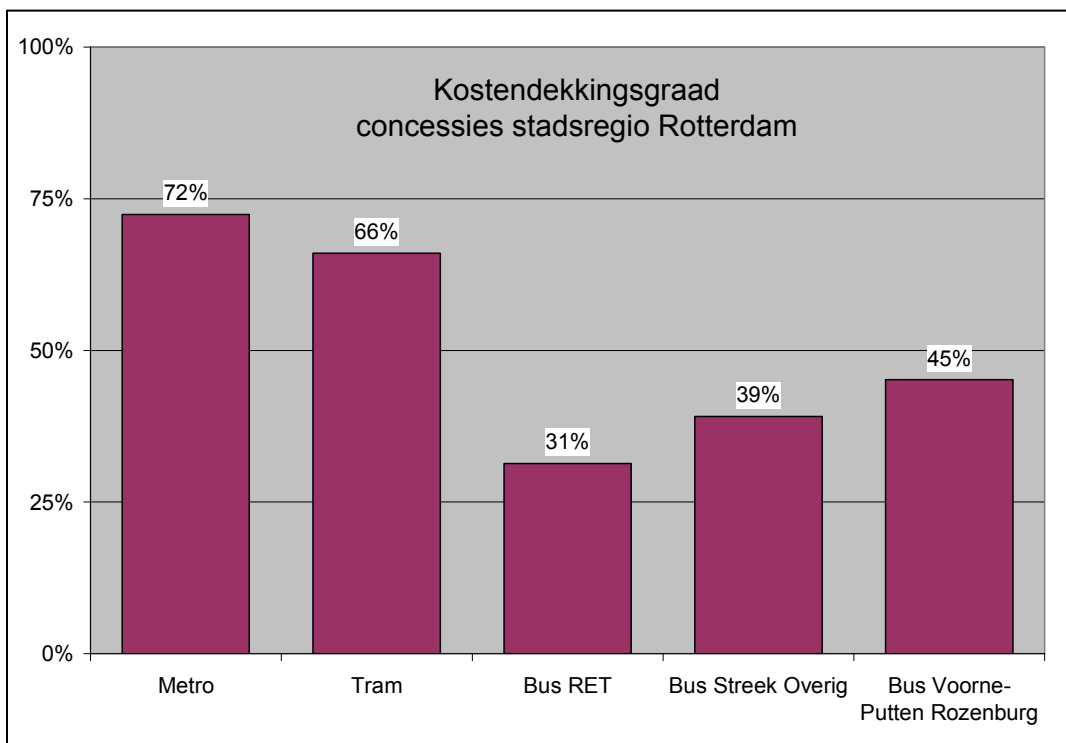
CRITERIA

Bij het maken van keuzen heeft de stadsregio zich door de volgende criteria laten leiden:

1. Letten op de kostendekkingsgraad

De kostendekkingsgraad geeft aan in welke mate de kosten van het openbaar vervoer gedekt kunnen worden uit de reizigersopbrengsten. Voorzieningen met een lage kostendekkingsgraad vergen veel overheidsbijdrage, terwijl het schrappen hiervan naar verhouding tot weinig verlies aan opbrengsten leidt.

Kostendekkingsgraad van de concessies in de stadsregio Rotterdam, percentages bij benadering.



2. Zo gering mogelijk reizigersverlies

Het is onvermijdelijk dat bezuinigingsmaatregelen leiden tot minder gebruik van het openbaar vervoer. Dit effect moet echter zo gering mogelijk worden gehouden. Alleen als het openbaar vervoer voldoende reizigers weet te trekken, blijven er reizigersopbrengsten en kan een negatieve spiraal (minder aanbod -> minder reizigers -> minder opbrengsten -> nog minder aanbod) worden voorkomen.

3. Aandacht voor parallelliteiten

In de loop der jaren zijn in het ov-netwerk parallelliteiten ontstaan, dat wil zeggen trajecten waarop diensten van metro en/of tram en/of bus naast elkaar worden aangeboden. Dit zijn trajecten waarop besparingen minder schadelijk zijn omdat reizigers over alternatieven beschikken.

4. Regiobrede bereikbaarheid

De andere kant van die medaille is dat er wel, in beginsel, in de hele regio een basisvoorziening aan openbaar vervoer beschikbaar moet blijven. Het kan echter onvermijdelijk zijn dat reizigers langer moeten lopen of fietsen om bij een halte te komen.

5. Robuust en toekomstvast

Omdat in 2012 de aanbesteding plaatsvindt van de concessies Bus Rotterdam c.a. en Bus Streek Overig, is het raadzaam de dienstverlening in deze concessies nu kritisch te herzien, zodat een stabiel dienstverleningsbeeld ontstaat en de aanbesteding niet gecompliceerd wordt met een dreigende korting de komende jaren.

Besparingsmogelijkheden moeten toepasbaar zijn in de huidige situatie, maar ook passen in toekomstige ontwikkelingen. Voorkomen moet worden dat om de paar jaar fundamentele wijzigingen in het netwerk optreden. Maatregelen die nu worden doorgevoerd, moeten passen in de toekomstige ontwikkeling van het netwerk.

TOEPASSING CRITERIA

Bij het toepassen van deze criteria op het huidige netwerk dringt zich de conclusie op dat eerst, maar niet uitsluitend, gekeken moet worden naar het functioneren van de busdiensten. De kostendekking van deze diensten is in een aantal gevallen zeer laag. Sommige lijnen hebben zo'n laag gebruik dat er elke dag 500 à 1000 euro op de exploitatie moet worden toegelegd. Ook tram en metro kunnen alleen functioneren met overheidsbijdragen, maar die zijn naar verhouding veel lager.

Een ander belangrijk argument om naar de busdiensten te kijken is het feit dat deze in 2012 worden aanbesteed. Hiervoor is het belangrijk dat bedrijven die erop willen intekenen goed weten waar ze aan toe zijn, niet alleen in 2012 maar ook in de volgende jaren, want de uit te geven concessies hebben een looptijd van zeven jaar. Gezien de financiële krapte de komende jaren is het uiterst onwaarschijnlijk dat de busdiensten aan een zekere sanering zouden kunnen ontkomen. Vanuit dat perspectief is het raadzaam nu een verstandige sanering door te voeren dan de onzekerheid voort te laten bestaan over de omvang van de busdiensten de komende jaren.

Om deze redenen is ervoor gekozen in het vervoerplan 2012 vooral te kijken naar besparingsmogelijkheden op het busnet. Daarbij wordt ervoor gezorgd dat de sterke delen van het busnet (met een hoge kostendekkingsgraad en/of grote vervoeromvang) goed blijven functioneren, al dan niet in geoptimaliseerde vorm. Op deze wijze hoeft het minste in het aanbod te worden gesneden en worden de minste reizigers gedupeerd. Het resterende netwerk veroorzaakt zo geen neerwaartse spiraal en maakt groei in de toekomst mogelijk.

Het busnet blijft een onmisbaar en essentieel onderdeel van het hele ov-netwerk.

Het criterium van kosteneffectiviteit leidt daarnaast tot de conclusie dat ook in de randen van het metro- en tramnetwerk versoberingen verantwoord zijn, dat wil zeggen in de vroege en late uren en op heel weinig gebruikte trajecten. .

De voorgestelde maatregelen ten aanzien van de busconcessies leiden tot een reductie van het vervoeraanbod van respectievelijk 18% (Bus Rotterdam c.a.), 16% (Bus Streek Overig) en 15% (Voorne-Putten Rozenburg). De maatregelen hebben een tweeledig karakter. Allereerst het efficiënter maken van de goed bezette lijnen (bijvoorbeeld door de route aan te passen, lijnen te bundelen of de frequentie buiten de spits te verlagen). Daarnaast wordt een aantal lijnen met een beperkt gebruik beëindigd. Door een afgewogen toepassing van deze maatregelen blijft het het verlies aan reizigersritten beperkt tot 1,9 procent.

De geschatte vermindering van het aantal reizigersritten

	Geschat verlies aan reizigersritten per jaar	In %
Metro	440.000	0,5%
Tram	780.000	1,5%
Bus Rotterdam ca	1.610.000	5,0%
Bus Streek Overig	400.000	5,3%
Bus Voorne-Putten Rozenburg	205.000	5,2%
TOTAAL	3.435.000	1,9%

De criteria van de Kadernota Openbaar Vervoer, waarin bepalingen staan over onder meer nabijheid van haltes en begin en einde van een dienstregeling, moeten noodgedwongen worden losgelaten. Een nieuwe kadernota wordt voorbereid.

Op basis van het bovenstaande komt de stadsregio tot de volgende besparingsvoorstellen op de exploitatie openbaar vervoer.

- Bus: een aantal lijnen of deeltrajecten die weinig worden gebruikt opheffen. Sommige lijnen lagere frequenties in avond en weekend en lagere frequenties in de spits. Nachtbus niet meer op donderdag.
- Metro: lagere frequentie op zaterdagochtend. Laatste ritten een kwartier eerder.
- Loketten (kaartverkoop, informatie) alleen nog overdag geopend. Andere faciliteiten voor kaartverkoop en informatie worden uitgebreid.
- Fast Ferry van Hoek van Holland-Maasvlakte vaart in de winter alleen nog in de spitsuren.
- Controle en toezicht: kleinere controleploegen.

In de bijlagen zijn de effecten op de dienstverlening uitvoeriger beschreven.

ARBEIDSPLAATSEN

De uitvoering van deze voorstellen leidt onafwendbaar tot een verlies aan arbeidsplaatsen bij de vervoerbedrijven. De omvang daarvan is nu echter niet aan te geven omdat die afhankelijk is de wijze waarop de vervoerbedrijven hun personeel (flexibel) kunnen inzetten en van de precieze uitwerking van de voorstellen in de nieuwe dienstregelingen.

SOCIALE VEILIGHEID

Het is belangrijk dat reizigers en personeel zich veilig kunnen voelen in het openbaar vervoer. Dat voorkomt dat reizigers het vervoer mijden en verhoogt daarmee de opbrengsten; het zorgt voor werkplezier en verlaagt het ziekteverzuim van het personeel en is daarmee kostenverlagend; en het draagt bij aan een beter imago en vergroot het kwaliteitsniveau en de klanttevredenheid.

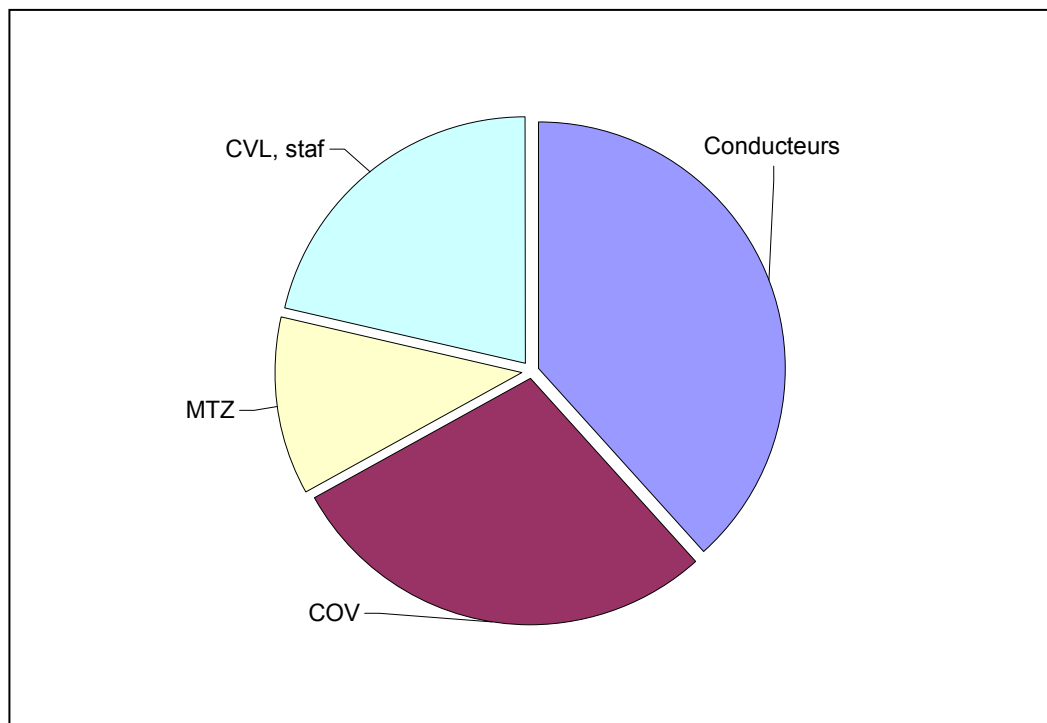
De afgelopen jaren is uitgebreid en succesvol gewerkt aan het verbeteren van de sociale veiligheid. De doelen zoals afgesproken tussen de stadsregio en de vervoerbedrijven zijn nagenoeg bereikt. Het aantal zwartrijders op bus (1 procent) en tram (2,5 procent) is zeer laag, ook in vergelijking met andere grote steden. Het zwartrijden in de metro is ook al gezakt tot onder 3,5 procent.

De doelstelling voor klanttevredenheid is een 7,5 voor het veiligheidsgevoel in het voertuig en op de halte. In het voertuig scoort de RET gemiddeld een 7,5 en op de stations en haltes een 7,3. De metro blijft hierin op beide aspecten enigszins achter (7,0), maar scoort eveneens beter dan ooit.

De waardering van personeelsleden bleef tot 2008 achter. Het doel was een rapportcijfer 6,5. In de personeelsmonitor 2008 bleef de waardering steken op 5,9. In 2009 is deze verbeterd naar 6,2.

Het is belangrijk dat er voldoende aandacht blijft bestaan voor het thema veiligheid. De klanttevredenheid stijgt en het aantal incidenten neemt weliswaar af, maar sommige incidenten worden ernstiger.

Figuur 13. Verdeling uitgaven aan de verschillende activiteiten sociale veiligheid, 2011.



Ook op het gebied van sociale veiligheid zijn bezuinigingen niettemin onvermijdelijk. Dat is voor een deel ook gekoppeld aan het verminderen van de dienstverlening zoals in het vorige hoofdstuk is

beschreven. Het streven is in 2012 € 2 miljoen op sociale veiligheid te bezuinigen. De RET krijgt opdracht om een voorstel hiervoor uit te werken.

VERKOOP EN MARKETING

De stadsregio heeft in de marketingvisie een overkoepelende doelstelling geformuleerd: 'Het openbaar vervoer dient voor steeds meer klanten in de stadsregio een bekende, prettige en logische vervoersoplossing te zijn.' Deze overkoepelende doelstelling is de basis voor drie specifieke doelen:

1. groei van het ov-gebruik (meer klanten, meer reizen);
2. vergroten van kennis van ov-reismogelijkheden;
3. het openbaar vervoer als kwaliteitsproduct aanbieden.

Op basis van het aanbod aan openbaar vervoer zijn de Verkoop- en Marketinginspanningen gericht op het verleiden en informeren van de klanten en potentiële klanten.

De activiteiten Verkoop en Marketing die de RET uitvoert (deels voor het RET-vervoer en deels voor de andere concessiehouders in de stadsregio) bestaan uit drie onderdelen:

1. *Verkoop en Informatie*: zorgt voor kaartverkoop en het verstrekken van reisinformatie. Hiervoor zijn verschillende middelen beschikbaar: de service- en verkooppunten, internet, (dynamische) reisinformatie op haltes en stations, etcetera. De verkooppunten hebben een frontoffice, voor verkoop vervoersbewijzen en reisproducten aan klanten en een backoffice waar het beheer en distributie plaatsvindt van contanten, automaten, administratie, controle verkoopadministratie etcetera.
2. *Klant Contactcenter (KCC)*: hier komen vragen en klachten binnen. Bij de frontoffice worden telefonische reacties aangenomen en verwerkt; de backoffice regelt de afhandeling van schriftelijke en telefonische reacties.
3. *Marketing*: het ontwikkelen van campagnes en het inzetten van communicatiemiddelen om het openbaar vervoer onder de aandacht te brengen, wensen en behoeften van (potentiële) klanten te onderzoeken en resultaten te meten. De inzet van marketing heeft zijn uitwerking op de samenstelling van het aanbod, het tarief en de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen en reisproducten.

De belangrijkste aangrijpingspunten voor besparingsmaatregelen liggen in het onderdeel 'Verkoop en informatie', en dan vooral in de wijze van kaartverkoop. Nieuwe technologie maakt het mogelijk dat sinds een aantal jaren een duidelijke migratie plaatsvindt van traditionele servicekanalen (fysieke loketten, telefonie) naar zelfbedieningskanalen. Belangrijk hierin is dat de verschillende kanalen doen waar ze goed in zijn. De opbrengst van een geïntegreerde kanaalstrategie is alleen significant wanneer er een massale verschuiving plaatsvindt naar een (goedkoper) kanaal én wanneer de klantcontacten in de oorspronkelijke kanalen een ander karakter krijgen. Dit heet kanaalsturing.

De essentie van kanaalsturing is dat je de kanalen inzet voor de klantprocessen waar de toegevoegde waarde van dat kanaal het beste tot zijn recht komt. In het geval van de RET is menselijk contact vooral waardevol als het gaat om voorlichting, probleemoplossing of klachtenbehandeling. Het gaat hier om de *pre sales*-, en (vooral) de *after sales*-processen. Wanneer het gaat om de zuivere verkoopactiviteiten zijn andere kanalen efficiënter (automaten, wederverkopers, internet).

Op dit moment heeft de RET 'verkoop en informatiepunten' (loketten) bij het Centraal Station, Beurs, Zuidplein, Spijkenisse en Capelsebrug. Daarnaast zijn er de servicewinkel aan de Laan op Zuid, servicepunten op Schiedam en Kralingse Zoom en is er een informatiemedewerker aanwezig op Station Alexander. De openingstijden zijn in 2011 enigszins ingekrompen, maar nog steeds zijn deze loketten

ook in het weekend open. De loketten bij Centraal Station en Zuidplein zijn verreweg het drukste, die van Spijkenisse en Capelsebrug juist veel minder.

Om aan eerdere bezuinigingstaakstellingen te kunnen voldoen en de wachttijden bij de drukke loketten CS, Beurs en Zuidplein te beperken gaat de RET binnenkort over tot (gedeeltelijke) sluiting van de kleinere verkooppunten Spijkenisse en Capelsebrug. Het personeel wordt ingezet op CS, Beurs en Zuidplein.

Het afgelopen jaar is met verschillende maatregelen (o.a. posters, inzet extra medewerkers) geprobeerd klanten over te halen niet meer naar het loket te gaan voor producten die gemakkelijk via andere kanalen verkrijgbaar zijn. Desondanks staan er nog forse rijen voor de loketten. Om mensen meer bewust te maken van hun keuzevoor het loket of een ander kanaal heeft RET voorgesteld een bijdrage van 50 cent te vragen voor lokethandelingen waarvoor een alternatief kanaal beschikbaar is. Daarnaast is voorgesteld het beltarief van het Klant Contactcenter, thans € 0,10 per minuut, te verhogen tot € 0,70 per minuut, gelijk aan de landelijke ov-reisinformatie 'ov9292'.

VOORSTELLEN

In het verlengde van deze analyse kunnen onderstaande maatregelen worden uitgevoerd.

KlantContactCenter

Door een investering in de kennisbank van het KCC is veel informatie zowel voor de klanten als medewerkers beschikbaar. Klanten kunnen voor al hun vragen terecht op de RET-website en medewerkers zijn optimaal geïnformeerd. Met de 'selfservice' van de consumenten en vergroten van efficiency van de organisatie in het achterhoofd is sluiting van het KCC buiten de kantooruren verantwoord.

Als de in de analyse omschreven aanpak werkt en de rijen voor de loketten fors slinken, of als blijkt dat verder gesaneerd moet worden in de kosten voor het product Marketing en Verkoop kan onderstaand pakket aan maatregelen worden uitgevoerd.

Verkoop- en Informatiepunten / Servicepunten

De loketten kunnen in het weekeinde (zaterdag en zondag) gesloten blijven. Tevens kunnen de huidige 'servicepunten' zoals Schiedam en Kralingse Zoom worden omgebouwd tot 'selfservicepunten'. Deze maatregelen besparen circa € 0,3 mln. op jaarbasis. Bovenstaande maatregelen leiden er wel toe dat de overblijvende loketten drukker worden en dat met name incidentele reizigers in het weekend op een andere manier aan informatie cq. een vervoerbewijs moeten komen.

Indirecte medewerkers

Voor een kleinere organisatie 'op de werkvloer' is ook een kleinere overhead nodig. Afhankelijk van de daling van het aantal directe medewerkers zijn er ook minder indirecte medewerkers nodig.

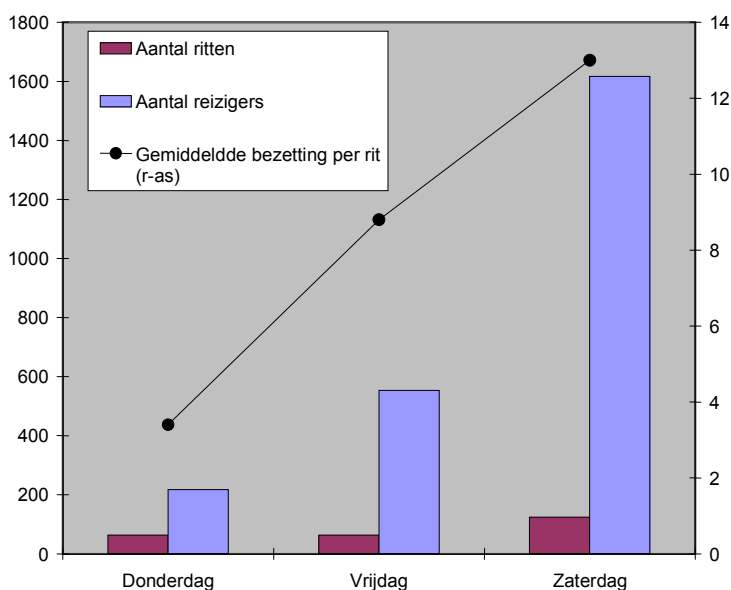
SPECIALE PRODUCTEN

Het openbaar vervoer netwerk kent enkele 'specials': onderdelen die met een afwijkende modaliteit of productformule worden uitgevoerd, en/of niet tot een reguliere concessie behoren. Dit hoofdstuk behandelt de besparingsmogelijkheden die hierin te vinden zijn.

NACHTVERVOER

De BOB-bus rijdt vanuit Rotterdam naar buitenwijken en omliggende kernen, ook in het gebied Bus Streek Overig en Voorne-Putten (tot Spijkenisse). Op dit moment exploiteert de RET de BOB-bus in de donderdag-, vrijdag- en zaterdagnacht, waarbij er in de laatste nacht ongeveer twee maal zoveel ritten rijden en ook meer bestemmingen worden aangedaan. Het gebruik van de BOB-bus is in de donderdagnacht uitgesproken laag, op vrijdag iets hoger terwijl er op zaterdag een fors aantal reizigers is.

Figuur14. Aantal reizigers en vervoeraanbod op de BOB bus per nacht.



Voorgesteld wordt op de kosten van de BOB-bus te besparen door niet meer in de donderdagnacht te rijden, de dienstregeling op vrijdag te beperken (in plaats van starre frequenties enkele ritten per lijn) en op zaterdag enkele minder gebruikte ritten / bestemmingen te schrappen. Hiermee blijft de belangrijkste functie van de BOB-bus, het bieden van vervoer aan uitgaanspubliek, in stand.

VERVOER OVER WATER

De RET Fast Ferry Hoek van Holland - Maasvlakte kent sinds de start in 2008 een forse reizigersgroei. Daarbij ligt wel het accent op het toeristisch-recreatieve verkeer. De ferry is druk in het weekeinde, gedurende zomermaanden, bij mooi weer. In de winter is er enig gebruik door werknemers / bezoekers van bedrijven op de Maasvlakte. Hun aantal is echter beperkt tot ca. 30 vaste klanten per dag, die zich

concentreren op enkele vaarten in de spitsuren. Ofschoon het om kleine aantallen reizigers gaat, is er nog steeds sprake van groei (met 50% in 2011). Buiten de spitsuren is het gebruik in de winter verwaarloosbaar. In 2010 telde de Fast Ferry ruim 50.000 instappers.

Gezien het gebruik wordt voorgesteld de ferry gedurende de wintermaanden uitsluitend in de spitsuren te laten varen. Een verdere besparing kan bereikt worden indien de ferry in de wintermaanden geheel uit de vaart wordt genomen. In dat geval verliezen de huidige forenzen wel hun verbinding; reden om hier op korte termijn (werkzaamheden MAVA) niet voor te kiezen.

ELEKTRISCH BUSJE KOP VAN ZUID

Tussen het metrostation Wilhelminaplein en de Wilhelminapier rijdt de RET buslijn 60, met een klein, elektrisch voertuig. Voor deze lijn heeft de RET een contract afgesloten met het havenbedrijf, waarbij het havenbedrijf bijdraagt in de kosten van deze lijn en de werknemers gratis mogen reizen. Daarnaast ontvangt de RET een exploitatiebijdrage van de stadsregio.

De functie van deze verbinding voor het ov-netwerk is zeer beperkt, gezien de relatief korte afstand tot de tram en metro op het Wilhelminaplein. Om die reden is het een besparingsmogelijkheid om de stadsregionale bijdrage hieraan te staken. Indien het busje niet meer als openbaar vervoer zou rijden, kan het mogelijk worden overgenomen door het Havenbedrijf. Het is dan niet meer toegankelijk voor niet-werknemers, zodat reizigers naar de Wilhelminapier het laatste stuk (ca 700 meter) moeten lopen.

BIJLAGE 1

BESPARINGSMOGELIJKHEDEN PER CONCESSIE

NETWERK BUS ROTTERDAM C.A.

1) Frequentieverlagingen

De lijnen 30 (Schollebaar) en 67 (Pendrecht) zijn de FrequentNetlijnen met de kleinste vervoeromvang. Voor deze lijnen is over de hele linie een lagere frequentie passend, waardoor deze lijnen niet meer onder de productformule FrequentNet vallen.

Uit nadere analyse van vervoercijfers moet blijken of op enkele andere lijnen de spits- en/of dalfrequenties iets verlaagd kunnen worden. Het gaat dan met name om FrequentNetlijnen die vaker rijden dan elke 10 minuten.

Ook 's avonds en in het weekend zijn waarschijnlijk frequentie-optimalisaties mogelijk. Het vervoeraanbod is hier vaak niet gebaseerd op de benodigde capaciteit, maar op de wens om een bepaald kwaliteitsniveau te bieden.

Deze maatregelen leiden per werkdag voor ongeveer 8.000 reizigers, per zaterdag voor ongeveer 4.000 reizigers en per zondag voor ongeveer 4.000 reizigers tot een vermindering van het aantal reismogelijkheden en grotere drukte in de bus.

2) Opheffen van enkele lijnen

Enkele lijnen hebben een zeer lage kostendekkingsgraad en vervoeromvang. Het betreft in elk geval het busvervoer in de Albrandswaard (lijn 62), de ringlijn Charlois (lijn 63/64, die verder aan belang verliest na sluiting van het MCRZ locatie Zuider) en de verbinding Overschie – Station Noord (lijn 45). Van deze lijnen is het huidige gebruik te laag voor een verantwoorde ov-exploitatie. De lijnen zullen worden opgeheven.

Door het opheffen van het busvervoer in de Albrandswaard worden per werkdag ongeveer 80 reizigers getroffen. Zij zijn op de metro aangewezen en hebben een voortransportafstand (lopen of fietsen) van maximaal 1,8 km.

Door het opheffen van de ringlijn Charlois zullen de ongeveer 800 reizigers per werkdag gebruik moeten maken van andere buslijnen. Verder neemt vanaf de verzorgingshuizen aan de Schulpweg en het Zorghotel de loopafstand naar een halte toe.

De reizigers van lijn 45 (50 per werkdag) krijgen te maken met extra overstappen en een langere reistijd. De Van der Duin van Maasdamweg (nieuwbouw Park Zestienhoven) wordt niet meer door een buslijn bediend.

3) Opheffen van slecht gebruikte lijnen naar bedrijventerreinen en de luchthaven

De verbinding naar het havengebied in Schiedam (lijn 52) wordt zeer weinig gebruikt; voorgesteld wordt om deze lijnen op te heffen. Dit leidt voor ongeveer 50 reizigers per werkdag tot een fietsafstand van maximaal 1,5 km naar metrostation Vijfsluizen of een halte van buslijn 54.

Lijn 69 vervoert tussen Pernis en het Distripark Eemhaven per werkdag ongeveer 300 reizigers. De hele kern Pernis ligt binnen 1,5 km afstand van de metro. Voor het Distripark Eemhaven is geen vervoeralternatief voorhanden.

Spitslijn 72 naar de Waalhaven Oostzijde vervoert ook ongeveer 300 reizigers per werkdag, en is duur in exploitatie. Door opheffen nemen vanaf de Waalhaven Oostzijde en Sluisjesdijk voor ongeveer 300 reizigers per gemiddelde werkdag de loop/fietsafstanden toe tot maximaal 1,6 km naar haltes van andere buslijnen. Nader bekeken moet worden of een alternatief (met een beperktere besparing) mogelijk is, waarbij de Waalhaven Oostzijde en de Sluisjesdijk in de spitsuren bediend blijven door de route van bestaande lijnen te wijzigen of te verlengen. In afwachting hiervan zal lijn 72 in 2012 blijven rijden.

De Spaanse Polder en Bedrijvenpark Noord-West genereren wel genoeg vervoer voor OV-exploitatie, maar drie lijnen (vanaf Marconiplein, Rotterdam Centraal en Schiedam Centrum) is voor dit gebied te veel. Voorgesteld wordt alleen lijn 42 vanaf Marconiplein in stand te houden; deze lijn wordt door de meeste reizigers gebruikt. Ongeveer 500 reizigers per gemiddelde werkdag zullen hun reispatroon moeten aanpassen; dit kan leiden tot extra overstappen en/of een langere reistijd.

Rotterdam The Hague Airport is met lijn 33 vanaf Rotterdam Centraal en lijn 50 (de Airportshuttle) vanaf Meijersplein nu overbediend. Uiteindelijk ligt het voor de hand om één verbinding in stand te houden. Momenteel kan lijn 33 echter niet keren in Overschie en is de route van lijn 50 niet door standaardbussen te berijden, waardoor lijn 33 nog niet ingekort kan worden. Op korte termijn is alleen een besparing haalbaar door optimalisatie van de frequentie van lijn 33 in combinatie met andere verbindingen naar Overschie.

4) Opheffen van kortsluitingen in het netwerk

Voor de busverbindingen Hoogvliet – Spijkenisse (lijn 80) en Charlois – Dijkzigt – Station Blaak – Crooswijk (lijn 46) bestaan alternatieven met overstap; ze vormen niet-noodzakelijke toevoegingen in het netwerk. Ook voor lijn 48 tussen Station Zuid en Oosterhagen (die aan belang verliest na sluiting van het MCRZ locatie Clara) bestaan alternatieven. Voorgesteld wordt om deze verbindingen op te heffen, zodat de overige verbindingen beter benut worden.

Door het opheffen van lijn 80 krijgen ongeveer 400 reizigers een extra overstap en een langere reistijd. Bovendien wordt bedrijventerrein Gadering in Hoogvliet niet meer bediend. De loopafstand tot de metro of buslijn 78 is hier maximaal 1,2 km. De loopafstand naar het verzorgingshuis in de Klaasje Zevensterstraat neemt toe.

Lijn 46 vervoert per werkdag ongeveer 2.200 reizigers; 1.300 hiervan kruisen de Maas. Door de lijn in te korten tot het traject Charlois – Westblaak kan de grootste groep reizigers de verbinding behouden, terwijl toch een besparing wordt gerealiseerd.

Door het opheffen van het zuidelijke deel van lijn 48 nemen de loopafstanden naar alternatieve verbindingen toe. Vanaf de Olympiaweg is het maximaal 800 meter lopen naar de halte Beukendaal van tramlijnen 2 en 20. De reizigers in Oosterhagen (ongeveer 150 per werkdag) krijgen een loopafstand tot 800 meter tot tramlijn 23.

5) Verminderen van het vervoeraanbod in Capelle

In Capelle aan den IJssel rijden vier buslijnen, waarvan alleen de verbinding in Schollebaar (lijn 30) sterk is. De functie van de overige lijnen overlapt en is beperkt door het invloedsgebied van de metro. De

verbinding Oostgaarde – Centrum – Alexander (lijn 31) heeft een aanvullende tangentiële en tevens ontsluitende functie t.o.v. de metro en wordt redelijk gebruikt. Lijn 29 (Station Alexander - Zevenkamp - Schollebaar - Centrum - Krimpen Busstation) is de minst gebruikte lijn in Capelle aan den IJssel (300 reizigers per werkdag); voorgesteld wordt om deze lijn op te heffen. Lijn 37 is ook relatief zwak, maar opheffen zou ervoor zorgen dat het IJsselland Ziekenhuis niet meer door een buslijn bediend wordt en dat in Capelle West grote loopafstanden ontstaan. Zolang hiervoor geen alternatief voorhanden is, wordt geadviseerd om deze lijn intact te houden in minimaal een uurdienst.

Reizigers zullen door deze maatregelen te maken krijgen met grotere loopafstanden (tot 1,0 km naar de metro in Zevenkamp) en extra overstappen.

6) Verminderen van het vervoeraanbod in Schiedam en Vlaardingen

In Schiedam en Vlaardingen speelt min of meer hetzelfde als in Capelle aan den IJssel: in totaal vijf buslijnen vormen in combinatie met de aanwezige trein-, metro- en tramlijnen voor een vervoeraanbod dat te groot is voor de vraag. In Vlaardingen is ruimte voor één sterke buslijn (lijn 56), die verbindingen biedt die niet door de raillijnen geboden worden. Binnen Schiedam is De Gorzen de enige wijk die buiten het bereik van raillijnen ligt, met voldoende vervoervraag voor een buslijn (lijn 54). De overige buslijnen (51, 53 en 57) zouden in een bepaalde mate samengevoegd of opgeheven moeten worden.

NETWERK TRAM

Ook in het tramnetwerk zitten elementen die kritisch bekeken kunnen worden op kosteneffectiviteit. Het voorstel is echter in 2012 geen bezuinigingen in het tram-netwerk door te voeren. Wel kan worden gedacht aan een route-aanpassing van lijn 7, waarmee aan Crooswijk een alternatief geboden wordt voor het wegvallen van lijn 46. Wanneer de stadsregio met nieuwe bezuinigingen wordt geconfronteerd, kunnen andere aanpassingen in het tram-netwerk aan de orde komen.

NETWERK METRO

Beperking (zeer) vroege en late ritten

De eerste ritten van de metro rijden rond 5.45 uur op werkdagen, 6.00 uur op zaterdag en 7.45 uur op zondag. 's Avonds vertrekken de laatste ritten vanuit de wijken rond 0.15 uur, zodat er tot ca 1.00 uur metro's rijden. Lijn E naar Den Haag kent overigens een kortere exploitatieperiode, met aanvang rond 6.00 uur (zaterdag 7.00 uur, zondag 8.00 uur) en de laatste rit rond 0.00 uur.

In de vroegste en laatste uren is het aantal reizigers per rit 10 à 30, dat is voor de metro bijzonder weinig. Bij het zoeken naar bezuinigingen was het uitgangspunt dat de eerste ritten op werkdagen en op zondag zo weinig mogelijk worden gewijzigd, de eerste ritten op zaterdag ca. drie kwartier later gaan rijden, en de laatste ritten 's avonds ca. een kwartier eerder vertrekken. De dienstregeling wordt zodanig opgesteld dat zo weinig mogelijk reizigers worden getroffen. Door deze aanpassingen zullen ca. 800 reizigers per dag (en op zaterdag ca. 3.000) het vertrektijdstip moeten aanpassen.

Minder ritten oost-westtracé zaterdag vóór 10.00 uur

De lijnen A, B en C bieden op zaterdagochtend vanaf 6.00 uur een 5-minutendienst op het samenlooptraject tussen Capelsebrug en Schiedam. Tot ca 10.00 uur is het aantal reizigers echter niet groot. Het voorstel is om tot 10.00 uur lijn A in te korten tot het traject Binnenhof-Kralingse Zoom (de zogenoemde Ommoordpendel, zoals die ook 's avonds en op zondagochtend rijdt). Het gevolg is dat reizigers op het samenlooptraject niet iedere 5, maar iedere 7 à 8 minuten kunnen vertrekken. Tevens moeten reizigers vanaf de halten Binnenhof en Romeijnshof naar het Centrum bij Kralingse Zoom overstappen op een (aansluitende) metro.

NETWERK BUS STREEK OVERIG

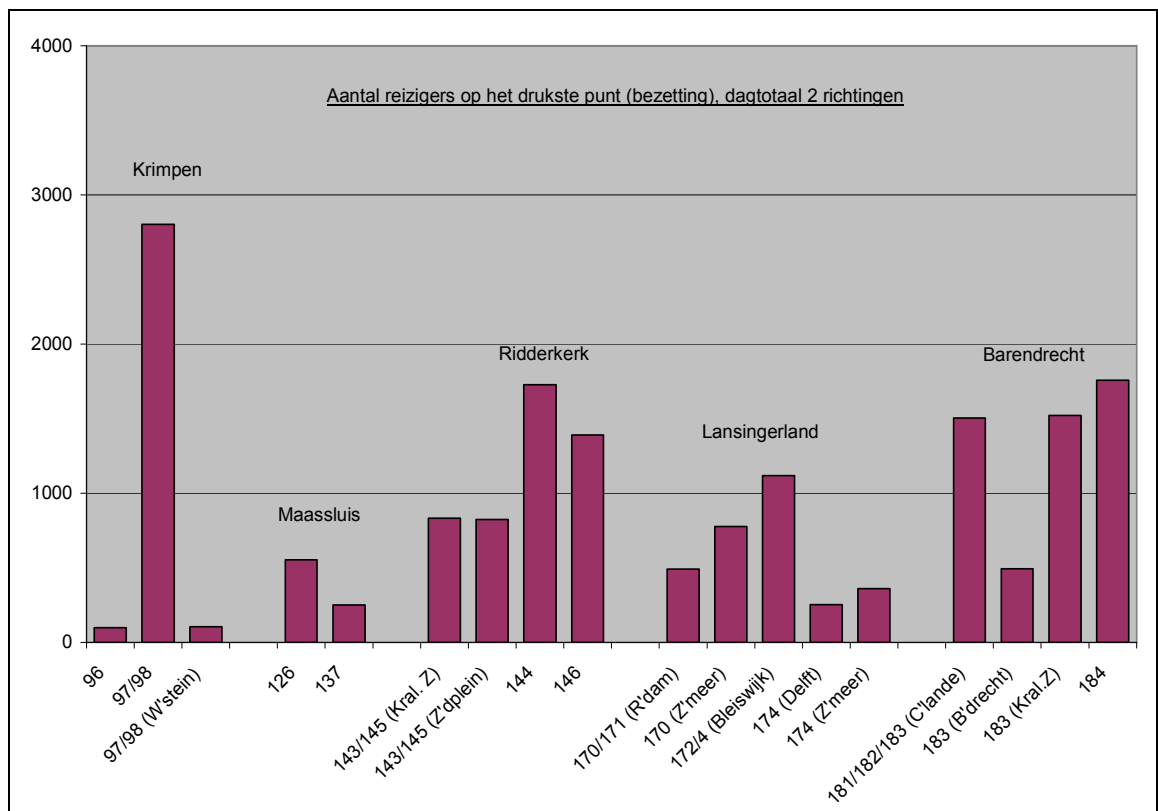
De concessie 'Bus Streek Overig' omvat het busvervoer in vier gebieden buiten Rotterdam:

- Maassluis, met de verbinding naar Schiedam
- Lansingerland, met de verbindingen naar Delft, Zoetermeer en Rotterdam Noord
- Krimpen aan den IJssel (verbindingen naar Capelsebrug en Woudestein)
- Barendrecht / Ridderkerk (verbindingen naar Kralingse Zoom, Zuidplein en Dordrecht).

Het netwerk is sterk gericht op de ov-knooppunten Schiedam, Westpolder, Capelsebrug, Kralingse Zoom en Zuidplein, waar lijnen van Qbuzz aantakken op de metro. Daarnaast vervullen de lijnen van Qbuzz een functie voor de verbindingen naar lokale voorzieningencentra, ziekenhuizen, bedrijventerreinen enz.

De kostendekkingsgraad in deze concessie is krap 40%. Tussen de lijnen zijn er wel grote verschillen. De zwaarste reizigersstromen zijn er vanuit Krimpen ad IJssel, Ridderkerk en Barendrecht. Dit zijn alle grote kernen die op enige afstand van de metro zijn gelegen. Het aantal reizigers naar Maassluis en Lansingerland is kleiner. Voor reizigers vanuit deze plaatsen is lopen of fietsen naar een metro- of treinstation in veel gevallen ook mogelijk, zodat de functie van de bus hier minder sterk is.

Figuur 11. Aantal reizigers op de verschillende lijnen in de concessie Bus streek overig (obv tellingen najaar 2010).



Het voorzieningenniveau in deze concessie is de afgelopen jaren toegenomen. Dat heeft zich vooral geuit in hogere frequenties, zodat nu op diverse lijnen overdag een kwartierdienst wordt gereden en 's avonds ieder half uur. Dat was een belangrijke kwaliteitsverbetering, echter, gezien het aantal reizigers is dit niet altijd noodzakelijk. Andere onderdelen van het netwerk waar naar gekeken kan worden voor besparingen, zijn het soms grote aantal lijn- en routevarianten en enkele minder druk gebruikte lijnen.

Besparingsmogelijkheden

Onderstaand pakket van maatregelen biedt besparingsmogelijkheden op de concessie Bus Streek Overig. Voor alle genoemde mogelijkheden geldt, dat nadere uitwerking in het vervoerplan noodzakelijk is. De meeste besparingen kunnen worden bereikt per 2012, voor enkele onderdelen is het raadzaam deze uit te stellen tot 2013.

Q1, 2) Maassluis: minder ritten lijn 126, verdwijnen lijn 137

Tussen Maassluis en Schiedam rijden, naast de trein, de buslijnen 126 en 137. Het aantal reizigers tussen Maassluis en Schiedam is niet zodanig hoog, dat het huidige voorzieningenniveau noodzakelijk is om iedereen te kunnen vervoeren. Indien er bespaard moet worden ligt het voor de hand op werkdagen overdag lijn 137 te schrappen (eventueel wel enkele spitsritten behouden en/of frequentieverhoging van lijn 126 binnen Maassluis zodat ieder kwartier aansluiting op de trein geboden wordt), en in de avonduren en op zondag de frequentie lijn 126 te verlagen tot een uurdienst. Overigens leidt dit laatste tot zeer ongunstige exploitatiekosten aangezien lijn 126 in een andere concessie valt dan de overige lijnen in Schiedam en Vlaardingen. Daarom wordt voorgesteld deze optie in 2013, bij ingang van de nieuwe concessie te effectueren.

Q3) Lansingerland

Sinds augustus 2010 rijdt RandstadRail lijn E naar Rotterdam Centraal, en takken de buslijnen van Qbuzz in een hoge frequentie aan bij station Westpolder. Naast deze aantakende bussen zijn er ook nog verbindingen tussen de drie kernen onderling, en naar Rotterdam Noord, Delft en Zoetermeer. Bij elkaar ontstaat hiermee een vervoeraanbod dat een grote diversiteit aan verbindingen biedt, maar ook zeer ruim is ten opzichte van het aantal reizigers. Voor 2012 is de oplevering van de ZoRo busbaan voorzien. Er is tot nu toe vanuit gegaan dat de ZoRo bus in een gelijke frequentie gaat rijden met RandstadRail, aangevuld wordt met lokale lijnen die vanaf station Rodenrijs naar Berkel, Bergschenhoek en Bleiswijk rijden. Dit zou opnieuw leiden tot een zeer ruim vervoeraanbod.

Een besparing is mogelijk indien de aantakende buslijnen, inclusief ZoRo, minder frequent rijden, langere loopafstanden worden toegestaan (mn in Bergschenhoek), en de verbinding over de Noordeindseweg en tussen de drie kernen onderling vervalt dan wel vervangen wordt door een andere vervoervorm. Een verdere invulling hiervan moet nog worden uitgewerkt. Daarbij zal een deel van de besparingen in 2012 moeten worden gerealiseerd (mn frequentieverlaging bij bestaande lijnennet), en een ander deel in 2013 (in samenhang met ingebruikname ZoRo).

Q4,5) Krimpen en Rivium

Een deel van de ritten van lijn 97 en 98 tussen Krimpen ad IJssel en Capelsebrug rijdt door via bedrijventerrein Rivium naar Woudestein, waar reizigers kunnen overstappen op tramPlus lijn 21 naar Rotterdam Centraal. Het gebruik van dit traject is niet hoog (ook omdat Rivium tevens bediend wordt door de park shuttle). Wel kan enige toename worden verwacht vanwege nieuwe bedrijfsvestigingen aan de Schaarwijk. Een besparing kan worden bereikt door dit traject niet langer in de daluren te rijden, in de spits het aantal ritten te beperken en naar Kralingse Zoom te rijden ipv Woudestein.

Q6, 7, 8, 9, 10) Diverse maatregelen Barendrecht en Carnisselande

Barendrecht wordt bediend door de lijnen 181/2, 183 en 184. In 2009 is het aantal ritten hier uitgebreid, zodat Carnisselande en Oud-Barendrecht van ma-zat overdag een kwartierdienst en daarbuiten een halfuurdienst met het Zuidplein hebben. Bij het gebruik valt op, dat met name lijn 184 veel instappers kent. De lijnen in Carnisselande trekken minder reizigers, wat verklaarbaar is gezien de aanwezigheid van tramlijn 25 hier. Bij het zoeken naar besparingen wordt naar het volgende gekeken:

- Een andere lijnvoering in Carnisselande, waarbij er een onderscheid komt tussen een lijn die geheel Carnisselande bedient (en tevens de verbinding met oud-Barendrecht biedt), en een lijn die uitsluitend gericht is op het gedeelte van Carnisselande en Portland waar de tram niet in de buurt komt. Op deze wijze kan een besparing worden bereikt en worden de reizigers die niet van de tram gebruik kunnen maken, zoveel mogelijk ontzien;
- Terugbrengen van frequenties op verschillende lijnen (bijvoorbeeld op zaterdag en in de vakantie tot een halfuurdienst), waarbij ook kritisch kan worden gekeken naar het vervoeraanbod op lijn 183 tussen Barendrecht en Keizerswaard op de zaterdag.

Tevens kan lijn 188 (pendel station – bedrijventerreinen Oost) beperkt worden tot een spitslijn, en is het aantal reizigers op lijn 17 tussen Barendrecht en Heerjansdam met ca 35 per dag te laag voor een reguliere lijndienst. Voorgesteld wordt deze lijn te schrappen en evt. te vervangen door een buurtbus. Hiernaar moet gekeken worden in samenwerking met de provincie Zuid-Holland.

Q11) Ridderkerk – Zuidplein

Tussen Ridderkerk Drievliet en Rotterdam Zuidplein rijden op dit moment drie buslijnen: 143, 144 en 146. Dit netwerk biedt vanuit Ridderkerk Drievliet rechtstreekse verbindingen met meerdere bestemmingen in Rotterdam. Per saldo wordt hiermee wel een vervoeraanbod geboden dat ruim is ten opzichte van het aantal reizigers. Nader bekeken moet worden hoe het aanbod kan worden teruggebracht. Een lagere frequentie in de avond en/of op zondag kan tevens deel uitmaken van dit voorstel.

Tevens zal in deze concessie in het algemeen worden gekeken naar frequenties in de stille uren en het op meer lijnen rijden van een vakantiedienstregeling (Q12).

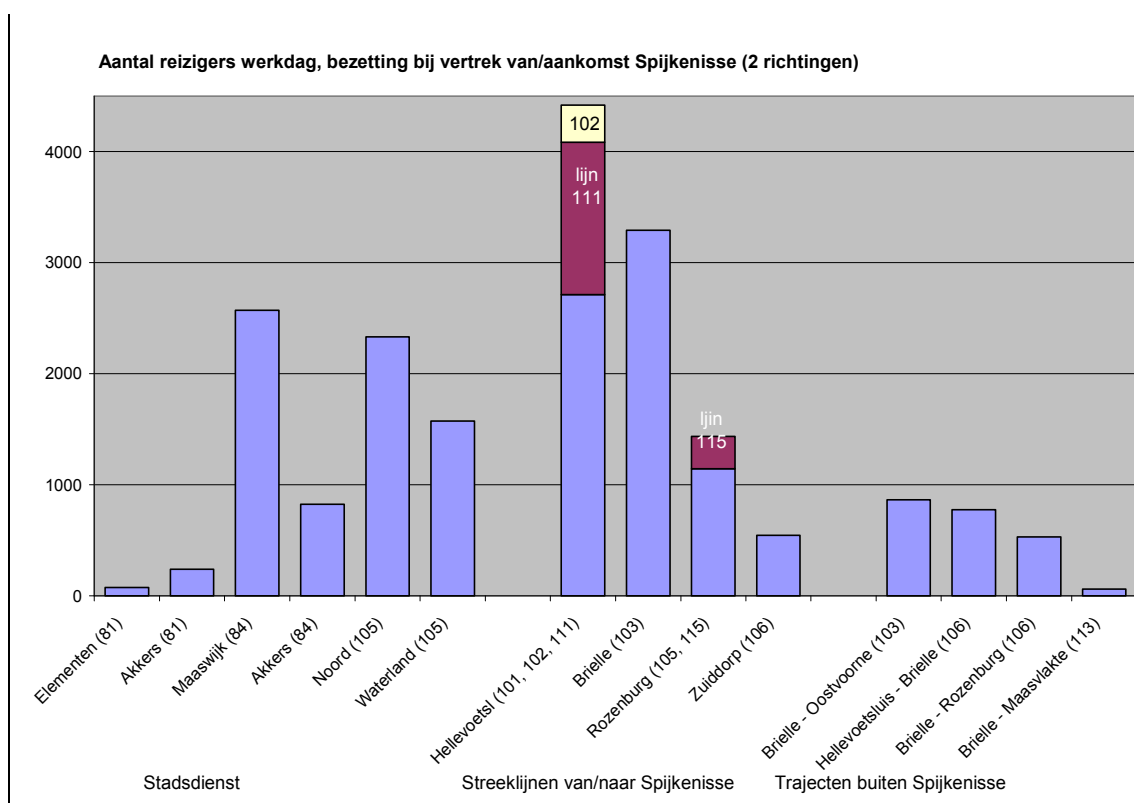
Bij elkaar gaat het met deze besparingsmogelijkheden om ca 16% van het totale vervoeraanbod in deze concessie. Dit leidt tot een verwacht verlies van 400.000 ritten door reizigers per jaar.

NETWERK VOORNE-PUTTEN ROZENBURG

De concessie Voorne-Putten Rozenburg omvat de gemeenten Bernisse, Brielle, Hellevoetsluis, Spijkenisse en Westvoorne. Daarnaast valt een deel van de gemeente Rotterdam in dit concessiegebied: de deelgemeente Rozenburg en het havengebied.

Het busvervoer wordt hier verzord door Connexxion. Bepalend voor het netwerk is de knoop bij metrostation Spijkenisse Centrum, en de vrije busbaan langs de Groene Kruisweg. Over deze busbaan rijden de lijnen naar Hellevoetsluis en Brielle, met veel reizigers en een hoge snelheid. Dit is gelijk de belangrijkste factor achter de, voor de bus relatief hoge kostendekkingsgraad in deze concessie van ca 45%. In Spijkenisse reizen veel mensen met de bus, maar de stadsdienst kent ook minder goed gebruikte lijnen zodat de kostendekkingsgraad hier toch lager is. Minder goed gebruikt worden verder lijn 106 (verbindt enkele kleinere kernen en vormt de onderlinge verbinding Hellevoetsluis – Brielle – Rozenburg), en heel weinig reizigers kennen de lijn 107 (belbus Abbenbroek), lijn 81 (stadsdienst Spijkenisse) en vooral 113 (naar de Maasvlakte).

Aantal reizigers op de verschillende lijnen in de concessie Voorne-Putten Rozenburg (bezetting in twee richtingen, gemiddelde werkdag, lijnen met grotendeels identiek traject gestapeld).



Omdat het netwerk over het algemeen sterk is, wordt ervoor gekozen de structuur hiervan in stand te houden. Besparingen moeten gevonden worden in de enkele zwak gebruikte trajecten en in de frequenties in de stillere uren (avond en weekend).

Besparingsmogelijkheden

1) Opheffen lijn 113

Lijn 113 is in december 2009 gaan rijden, om een openbaar vervoer verbinding te bieden aan de bedrijven op de Maasvlakte. Lijn 113 komt verder langs de expo Future Land en sluit aan op de Fast Ferry naar Hoek van Holland, zodat ook recreatieve reizigers er gebruik van kunnen maken. Helaas weten beide doelgroepen lijn 113 niet te vinden. Op dit moment wordt in overleg met de Verkeersonderneming bekeken of een combinatie met het bestaande bedrijfsvervoer mogelijk is. Indien dat geen perspectief biedt, moet geconcludeerd worden dat deze lijn niet levensvatbaar is.

2) Opheffen lijn 210

Lijn 210 rijdt uitsluitend op zaterdag overdag een aantal ritten tussen Hellevoetsluis en Rockanje. Gemiddeld is er 1,5 reiziger aan te treffen in de bus. Dat is te weinig om deze verbinding te kunnen voortzetten.

3) Frequentieverlaging lijn 84 van ma-zat

Het traject van lijn 84 tussen Metro Centrum en Akkers behoort, met lijn 81, tot de zwakste van de stadsdienst Spijkenisse. Momenteel wordt hier, net als op de andere stadslijnen, van maandag t/m zaterdag overdag ieder kwartier gereden. Een halfuurdienst is echter ruim voldoende gezien het aantal reizigers. De frequentie tussen Metro Centrum en Maaswijk (een veel drukker traject) blijft ongewijzigd.

BIJLAGE 2

BESPARINGSVOORSTELLEN 2012 IN SCHEMA

NR	CONCESSIE	LIJN	INHOUD	GEMEENTE / DEELGEMEENTE
B1	Bus RET	Diversen	Frequentieverlaging op werkdagen in spits (waar nu vaker dan 6x/u gereden wordt) en/of dal (van 6x naar 4x/u). Het betreft de lijnen 30 en 67.	Charlois, Alexander, Capelle
B2	Bus RET	Diversen	Frequentieverlagingen in de avonduren en/of eerder naar late avondfrequentie en/of eerder einde dienst, afhankelijk van gebruik en aansluitingen op metro en trein. Betreft diverse lijnen	Diverse
B3	Bus RET	Diversen	Frequentieverlagingen in het weekend en/of kortere periode waarin hoogfrequent wordt gereden, afhankelijk van gebruik en aansluitingen op metro en trein. Betreft diverse lijnen.	Diversen
B4	Bus RET	62	Beëindigen exploitatie lijn 62 tussen Poortugaal, Rhoon en Portland in de huidige vorm (kleine busjes met betaalde chauffeur), evt. vervangen door buurtbus gereden door vrijwilligers	Albrandswaard
B5	Bus RET	63/64	Beëindigen exploitatie lijn 63/64 ringlijn Charlois.	Charlois, Feijenoord
B6	Bus RET	45	Beëindigen exploitatie lijn 45 tussen station Noord, SFG en Overschie in de huidige vorm (kleine busjes met betaalde chauffeur)	Overschie, Noord, Hillegersberg-Schiebroek
B7	Bus RET	52	Beëindigen bediening bedrijven Havenstraat Schiedam en Vijfsluizen (alleen spitsuren)	Schiedam
B8	Bus RET	69	Opheffen lijn 69 tussen Waalhaven en Pernis.	Haven, Pernis
B10	Bus RET	41, 42, 43	Aanpassen aanbod naar Spaanse Polder en bedrijventerrein NoordWest. Op dit moment bediening door drie lijnen, van/naar Schiedam, Centraal Station en Marconiplein. Voorstel om lijnen 41 en 43 te schrappen.	Spaanse Polder, Schiedam, Delfshaven
B12	Bus RET	80	Opheffen lijn 80 (Hoogvliet - Spijkenisse).	Spijkenisse, Hoogvliet
B13	Bus RET	46	Inkorten lijn 46 (Crooswijk - Charlois) tot het traject Westblaak - Charlois.	Charlois, Delfshaven, Crooswijk
B14	Bus RET	48	Opheffen traject Station Zuid - Keizerswaard en IJssel Oosterhagen	Feijenoord, IJsselmonde
B16	Bus RET	29	Opheffen lijn 29 Krimpen - Capelle - Alexander	Capelle ad IJssel, Krimpen ad IJssel,

NR	CONCESSIE	LIJN	INHOUD	GEMEENTE / DEELGEMEENTE
				Alexander
B17	Bus RET	37	Verminderen vervoeraanbod op lijn 37: uur- ipv halfuurdienst, niet zondag	Capelle ad IJssel, Alexander
B18	Bus RET	51, 53, 57	Aanpassen ov-aanbod in Schiedam en Vlaardingen: inkorten lijn 53 tot Woudhoek – Schiedam C ipv Marconiplein, inkorten lijn 57 tot Westerhoofd – Holy ipv Schiedam C, aanpassen frequentie en bedieningstijd lijn 51 en 57.	Schiedam, Vlaardingen
B19	Bus RET	35	Lijn 35 route via Sint Franciscus Gasthuis	Hillegersberg-Schiebroek, Alexander
Q2	Bus SO	137	Opheffen lijn 137 (sneldienst Maassluis - Schiedam) m.u.v. enkele spitsritten	Maassluis
Q3	Bus SO	170, 171, 173, 174	Aanpassen ov-aanbod Lansingerland. Frequentieverlaging lijn 170, 171, 173, 174. Inkorten lijn 174 op zaterdag tot Westpolder ipv Delft.	Lansingerland, Hillegersberg-Schiebroek, Haaglanden
Q4	Bus SO	97/98	Beperken bediening Rivium en Woudestein: opheffen in daluren, minder ritten spits	Capelle ad IJssel, Krimpen ad IJssel
Q7	Bus SO	184	Op zaterdag frequentie verlagen van kwartier- naar halfuurdienst	Barendrecht
Q8	Bus SO	181, 182, 183	Andere lijnvoering en frequenties Carnisselande: Lijn 181/182 inkorten tot Zuidplein – Portland.	Barendrecht
Q9	Bus SO	188	In de daluren niet rijden op lijn 188 (station - bedrijventerrein Barendrecht-oost)	Barendrecht
Q10	Bus SO	17	Traject Barendrecht - Heerjansdam (Arriva lijn 17) opheffen, evt vervangen door buurtbus.	Barendrecht, Provincie Zuid-Holland
Q11	Bus SO	143/145, 146	Minder aanbod tussen Drievliet en Zuidplein (nog niet zeker op welke lijn)	Ridderkerk
C1	Bus VPR	113	Opheffen lijn 113 (Brielle - Maasvlakte)	Brielle, Haven
C2	Bus VPR	210	Opheffen lijn 210 (Rockanje - Hellevoetsluis)	Westvoorne, Hellevoetsluis
C8	Bus VPR	84	Tussen Akkers en Metro Centrum frequentie van ma-zat verlagen van kwartier- naar halfuurdienst	Spijkensisse
S1	Specials	BOB-lijnen	BOB-bus afschaffen donderdagnacht, beperken op vrijdag- en zaterdagnacht	Diversen
S2	Specials	fast ferry	In de wintermaanden alleen in de spits varen	Hoek van Holland, Haven
	Specials	60	Pendelbus Wilhelminapier afschaffen, evt overnemen door	

NR	CONCESSIE	LIJN	INHOUD	GEMEENTE / DEELGEMEENTE
			Havenbedrijf	
	Specials	383	Inkorten lijn 383 tot Capelle (opheffen spitsritten tussen Capelle – Krimpen)	Capelle, Krimpen
		Metro	Op zaterdagochtend ca 45 minuten later starten, dagelijks ca 15 minuten eerder stoppen, op zat. ochtend vroeg lagere frequentie tussen Schiedam en Kralingse Zoom.	Rotterdam, Schiedam, Spijkenisse, Albrandswaard, Capelle
		Tram 7 en buslijn 38	Verleggen route lijn 7 via Linker Rottekade en Crooswijk, lagere frequentie buslijn 38 tussen Crooswijk en Centraal Station	Kralingen-Crooswijk
VM1	Verkoop en Marketing		Minder ruime openingstijd KCC	
SV2	Sociale veiligheid		Uitwerken maatregelenpakket	