

Programma

De stad verandert, het OV verandert mee



Raadscie MHEK Rotterdam 14 september 2022

Inhoud vanavond

1. Governance OV
 - a. Bevoegdheden, samenwerking, dossiers
 - b. Financiële situatie RET
2. OV Ontwikkelprogramma regio Rotterdam
 - a. Programma en project Metronet

pauze

- b. Plan Toekomstvast Tramnet
3. Personenvervoer over water
4. Resterende vragen

Governance OV

De OV-governance op 1 slide

- Juridisch: Wet personenvervoer 2000 en Wet lokaalspoor. MRDH bevoegd.
- Financieel: MRDH 'Brede Doeluitkering Mobiliteit': 455 mln pj (= invest+vaste kn)
OV-begroting ca 405 mln: onderhoud, exploitatie, soc veilig, rente
- Organisatorisch: MRDH is bevoegd gezag regionaal OV.
MRDH is een *samenwerkingsverband* van 23 gemeenten
- Ontwikkelen: In driehoek MRDH-gemeenten-RET (soms ook Rijk e.a.)
Programmatisch (regio Rotterdam en Zuidelijke Randstad)
- Exploitatie/beheer: O.b.v. inbestede/aanbestede concessies. MRDH <-> RET
Jaarlijks optimaliseren (vervoerplan, onderhoudsplan, tarieven)

OV-governance: rollen/bevoegdheden van de gemeente

- Juridisch: Omgevingswet bevoegd gezag (buitenruimte, geluid etc.)
- Financieel & org: OV-ontwikkeling: mede-investeerder en mede-ontwikkelaar
OV-exploitatie/onderhoud/tarieven: extra's (zie gemeentebegroting)
- Grote dossiers: Bijv. corona, Hoekse Lijn, Oeververbindingen. Rotterdam, MRDH, RET vaak direct met elkaar samenwerken (accenten steeds anders)
- Aandeelh. RET: MRDH-aandeel maakt 'inbesteding' mogelijk. 'Publiek eigendom' creëert publieke aard samenwerking en lange termijn gezondheid.
- inwoners/bedrijven/
reizigers MRDH met reizigersorganisaties (in wet)
RET met klanten/omwonenden (concessie)
Gemeente. Participatie plannen/projecten

OV-governance: wat ziet de raad dan langskomen?

- Van MRDH voor advies: vervoerplan, tarieven, begroting MRDH, grote issues
- Van drie partijen OV-ontwikkeldossiers. Vanwege bevoegdheid omgeving, mede ontwikkelrol, mee-investeren, raakvlakken andere taken.
- Van college: via begroting extra's OV (surveillanten, gratis OV, nachtmetro)
- Van inwoners/bedrijven: klachten, insprekers (= vaak dossier voor RET of MRDH).

OV-dossiers komende tijd:

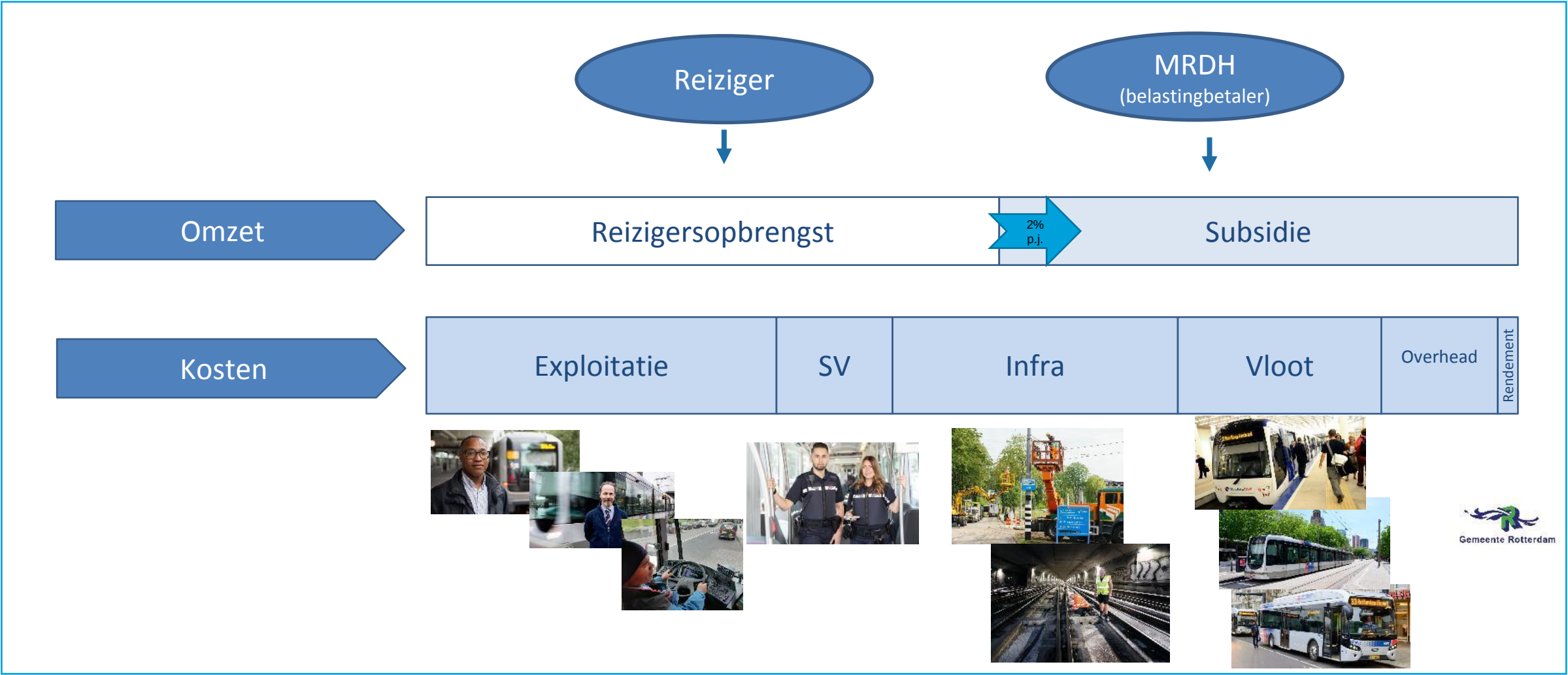
Corona, MIRT-Oeververbinding, plan tramnet, project metronet, HOV Maastunnel, vervoerplan, ...

Maar hoe gaat het met het OV zelf?

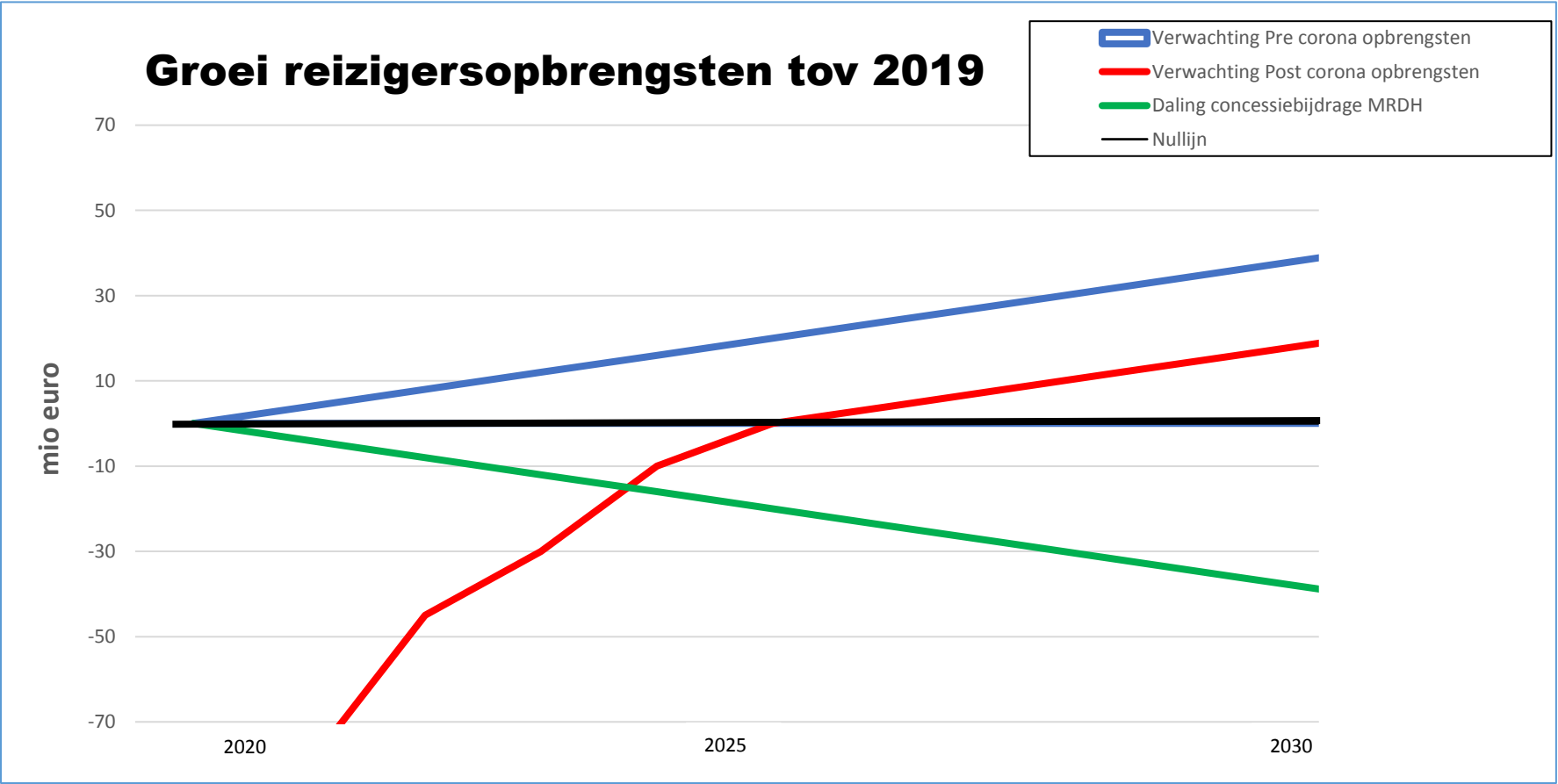
- Tot 2020: OV groeisector 3% pj. Steeds belangrijker bij ontwikkeling stad/regio (omgevingsvisie Rotterdam!). Combi met fiets, projecten Hoekse Lijn, knooppunten, ZE-bussen. Reizigers blij.
- Geld 2022: Groot probleem, vooral bij RET (groei contractueel ingeboekt)
- 2020-2022 80-85% reizigers t.o.v. 2019. Metro relatief goed, bussen minder.
- Prognose: per 2025 weer groeien (2-3% p.j. reizigers)
Deel kantoormensen kwijt, maar komst nieuwe inwoners
- Game changer? Versnelt trend: hoogwaardig OV beter, ander OV krimpt door (nieuwe) alternatieven. 'Ander OV' moet sneller veranderen.

Financiële uitdaging

RET heeft een concessiecontract met daarin een dalende subsidie die wordt opgevangen door stijgende opbrengsten



Terugval van de reizigersopbrengsten en het niet volledig realiseren van de verwachte reizigersgroei vormen de kern van het financiële probleem



In 2020, 2021 en 2022 hebben we de gemiste reizigersopbrengsten kunnen afdekken met 3 maatregelen

1. Beschikbaarheids vergoeding OV



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Rijk verlengt vergoeding ov-sector tot eind 2022

donderdag 14 april 2022

Ov-bedrijven kunnen ook in het laatste kwartaal van 2022 rekenen op financiële steun van het Rijk, om de gevolgen van de coronacrisis op te vangen. Dat heeft staatssecretaris Vivianne Heijnen van IenW namens het kabinet besloten op donderdag 14 april. De beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) was al toegezegd tot september van dit jaar, maar wordt nu doorgetrokken tot het einde van het jaar. Hiervoor wordt zo'n 140 miljoen euro uitgetrokken.



Staatssecretaris Vivianne Heijnen van Infrastructuur
en Waterstaat

2. Transitieplannen



ifoto: Inge

Met gestrekte en geschrapte lijnen, lagere frequenties, minder conducteurs en toezichthouders en interne maatregelen moeten EBS, HTM en RET de financiële gevolgen van de coronacrisis opvangen. Als deze ingrepen onvoldoende blijken, wordt nog verder gesneden in het aanbod en menselijk toezicht en dreigt een verhoging van de OV-tarieven. Dat blijkt uit het voorstel van het transitieplan dat de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft opgesteld.

- ## 3.
- Verlies in 2020
 - Geen rendement in 2021 en 2022



Financiële resultaten

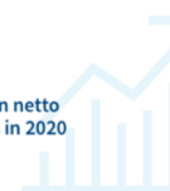
Resultaat 2020

Het jaar 2020 is afgesloten met een verlies van € 11,4 miljoen, terwijl een positief resultaat van € 3,5 miljoen was begroot. Corona heeft in 2020 veel impact gehad op het resultaat. Vanaf half maart is als gevolg van de coronamaatregelen (o.a. thuiswerken, alleen essentiële reizen) het aantal reizigers significant gedaald. De kaartopbrengsten over 2020 zijn ruim € 80 miljoen lager uitgekomen dan wat we hadden verwacht en € 62 miljoen lager dan 2019. Naast de autonome groei was door de Hoekse Lijn een significante groei verwacht in 2020.

Resultaat
in € x 1.000.000

11,4 miljoen netto
verlies in 2020

5,8 winst in 2019



2023 en verder zijn nog onzeker en de uitdagingen zijn fors



Reizigersgroei



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Steun vanuit Rijk



Gemeente Rotterdam

Aanvullende maatregelen



Kaalslag in Rotterdams OV dreigt: mogelijk 30 procent minder busritten, ook fors minder trams en metro's

De RET dreigt zwaar het mes te moeten zetten in de dienstverlening. Het aantal busritten gaat mogelijk met 30 procent omlaag, het aantal tramritten met 20 procent en het aantal metroritten met 5 procent. 'We kunnen niet anders', stelt de stadsvervoerder.

Let op: Vakantiedienstregeling voor RET-bussen gaat week eerder in door personeelstekort

1 juli, 12:48 • 1 minuut leestijd



RET-bus
© Rick Huijzer

Bussen van de RET rijden vanaf aanstaande maandag al volgens de vakantiedienstregeling. Er zijn niet genoeg buschauffeurs beschikbaar om de bussen volgens de gewone dienstregeling te laten rijden.

Het aantal coronabesmettingen neemt weer toe. Daarmee stijgt overal ook het ziekteverzuim. De RET heeft daarom moeite genoeg om



Stijging Energiekosten



Personeelskrapte



Ziekteverzuim

OV Ontwikkelprogramma regio Rotterdam

Programma Ontwikkeling OV Regio Rotterdam

Ambitie van het programma

*Gezamenlijk richting en invulling geven aan de verbeteringen in het OV in de regio Rotterdam,
om de toenemende reizigersaantallen goed te kunnen accommoderen.*

Programmadoelen

1. Het faciliteren van de **verstedelijkingsopgave**
2. Het accommoderen van de verwachte **jaarlijkse 3% groei (vanaf 2025...)**
3. **Effectieve samenwerking** tussen RET, MRDH, gemeente Rotterdam en de regiogemeenten

Welke ontwikkeldossiers?

- **Metro** verhoging metrocapaciteit (met geld Nationaal Groeifonds)
- **Tram** Plan Toekomstvast Tramnet, versnellen tram/bus
- **HOV-verbindingen** Maastunnel, Ridderkerk, Zoetermeer-R'dam
- **Knooppunten** Zuidplein, Spijkenisse, Beurs
- **Innovaties, klimaat** stroomgrid RET als laadinfra. Busvloot ZE voor 2030
- **Veel raakvlakken** Oeververbinding en Oude Lijn (MIRT), groene stadsprojecten (Hofplein, Rijnhaven), gem. beleid mobiliteitstransitie, 30-50 km/u, verstedelijkingsplannen

Stad verandert, het OV verandert mee...



Rijnhaven: +6.000 woningen, nieuw park, langs de metro die vaker gaat rijden (proj. Metronet)



Hofplein, nieuw plein, -40% auto, meer groen, voet, fiets, sneller OV, aandacht voor geluid en veiligheid

Project Metronet

Context: frequentieverhoging middellange termijn – vanaf 2028

1. Reizigersgroei op knelpuntlocaties

- > Reizigersprognose pre corona voorzag gestage groei metronet + knelpunten
- > Aanleiding planstudie MetroNet Programma Ontwikkeling OV Regio Rotterdam (2020)
- > Projectbesluit BCVA 2021
- > Nu: groei verwacht met ander reisgedrag

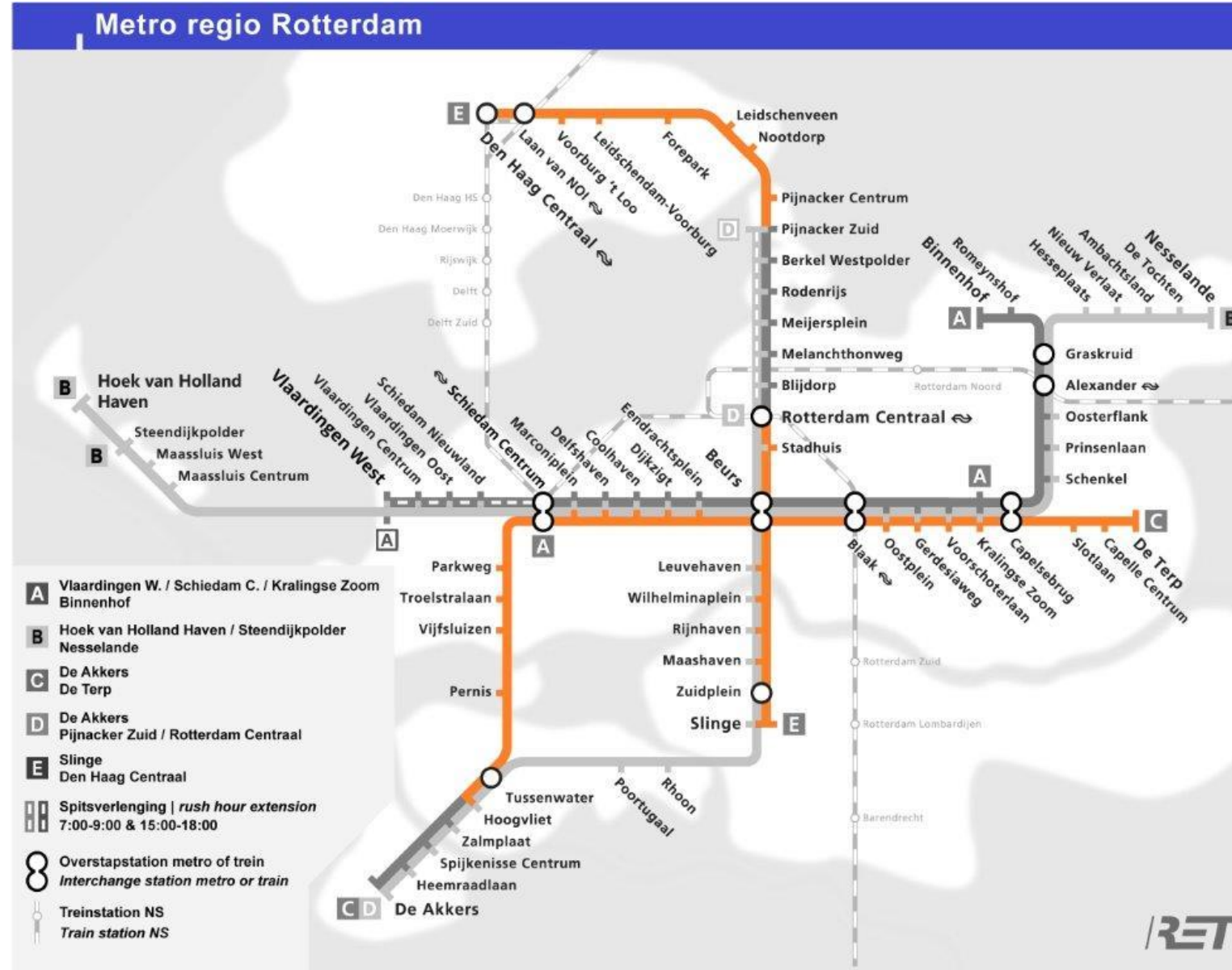
2. Verstedelijking ondersteunen

- > Groei door verstedelijking + mobiliteitstransitie
- > Project onderdeel van Nationaal Groeifonds.

3. Keuze voor wijze van capaciteitsvergroting

In planstudie volgende opties zijn onderzocht:

- > Frequentieverhoging op de drukste (deel)trajecten metro **(oranje tracés)**
- > Inzet van extra metro's in de spits regionaal;
- > Versterking metronet alleen centraal Rotterdam



Proces MetroNet in uitwerkingsfase: toewerken naar realisatiebesluit 2023

Proces en planning



Doel uitwerkingsfase MetroNet:

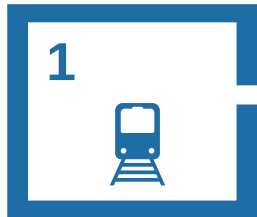
- Financiële vertaling van project obv vastgestelde buca naar concessie(afspraken).
- Bijsturen op aanpassingen herstel en groei metroreizigers ten behoeve van realisatieplanning;
- Aanscherping (trechteren) op scope van het gehele maatregelenpakket;
- Voorbereiding tot realisatiebesluit (verwacht 2023).

Scope: frequentieverhoging in dienstregeling van de bestaande RET metrolijnen E (fase 1) en C (fase 2).

Projectscope maatregelenpakket MetroNet aanscherpen richting realisatiebesluit

- ✓ Infra-investeringen: ca. €200 mln. (excl. boven/onder 10%)
- ✓ Positieve businesscase exploitatie €100 mln. over 30 jr. (2% groei)
- ✓ Extra onderhoud infra ca. €0,6 gem. mln. p.j. per 2028

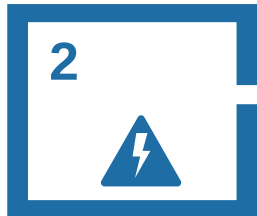
- ✓ Knelpunten metro weg, ondersteunt verstedelijking
- ✓ subsidie NGF/lenW verwacht in 2022; realisatiebesluit 2023
- ✓ Start verkenning knoop Beurs, LT spoorbeveiliging E-lijn



1

1. Frequentieverhoging: uitbreiding 35 metro's

Doel: toewerken naar inzicht wanneer de frequentieverhoging opportuun wordt. Financiering en inpassing in de Railconcessie. Aanschaf/onderhoud metro's gedekt in BuCa: finetuning financiële onderbouwing in 2022.



2

2. Energievoorziening voor tractie

Energienet vraagt om grote upgrade, investeringen in nieuwe gelijkrichterstations en bestaande voorzieningen: 50-65 mln. Uitwerkingsfase: bouw van energie dashboard en simulatie impact freq. verhoging tav gebruik- en retourstromen.



3

3. Spoorbeveiliging

Geen aanpassing nodig, wel aandachtspunt en op E-Lijn vervanging na 2030 nodig. Kans op innovatie na 2030 met Randstadrail HTM. Uitwerkingsvragen rondom seinverdichting en haalbaarheid benodigde keersnelheid in metronetwerk.



4

4. Geluidsmaatregelen

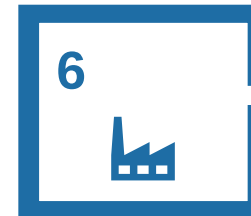
Quick Scan naar mitigerende maatregelen: belangrijk omgevingseffect. Niet wettelijk maar vanuit leefbaarheid omgeving, raming 17-23 mln. Mede voor maatregelen t.a.v. uitbreiding remises 's-Gravenweg en Waalhaven en langs het spoor.



5

5. Algehele veiligheidsborging

Frequentieverhoging getoetst op de huidige veiligheidsnormen/-wet lokaal spoor en omgevingswet: enkele maatregelen nodig, o.a. overweg Nootdorp, 'brandveiligheid', safe haven. Raming 10- 30 mln.



6

6. Remise en werkplaatsuitbreiding

Uitbreiding opstelsporen nodig (circa 25 mln.) en onderhoudswerkplaats (20 mln.) op bestaande locaties 's-Gravenweg en Waalhaven-zuid. Lange termijn-studie (na 2032) loopt nog.



7

7. Station Beurs

Preverkenning ruimtelijke omgeving en verbetering van capaciteit. Preverkenning technische haalbaar (2021), focus nu op uitwerken van scenario's en bouwstenen tbv toekomstperspectief Beurs. Stelpost 50 mln. euro



8

8. Overeenkomst gemeenten over omgeving en verstedelijking.

Plan Toekomstvast tramnet