NAAR EEN TOEKOMSTVAST OPENBAAR VERVOER

discussienotitie ten behoeve van colleges, gemeenteraden
en het regionale reizigersplatform in de stadsregio Rotterdam

Dagelijks Bestuur stadsregio Rotterdam, 29 februari 2012

STADSREGIO ROTTERDAM

BOUWEN AAN SAMENHANG

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING 3

1. KADERNOTA OPENBAAR VERVOER 3

2. VAN KADERNOTA NAAR PROGRAMMA 4

3. TWAALF DOSSIERS 5

4. DISCUSSIEPUNTEN EN DILEMMA'S 6

5. VERVOLGPROCES 12

INLEIDING

Het openbaar vervoer in de stadsregio Rotterdam is toe aan een aantal, soms ingrijpende, aanpassingen. Daarvoor zijn twee aanleidingen.

- Ten eerste gaat de rijkssubsidie (de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer) van de stadsregio Rotterdam drastisch omlaag: van € 330 miljoen in 2011 naar € 270 miljoen vanaf 2013.
- De andere aanleiding is de noodzaak om het aanbod aan openbaar vervoer kwalitatief te verbeteren. De laatste jaren zien we namelijk een ongewenste ontwikkeling: het aanbod van regionaal openbaar vervoer is de afgelopen tien jaar weliswaar met 10% gegroeid, maar het gebruik ervan is niet substantieel meegegroeid. Dat is ongewenst: het is voor een gezonde exploitatie van het openbaar vervoer essentieel dat er voldoende van gebruik wordt gemaakt. Als er te weinig gebruik van wordt gemaakt, dreigen op den duur OV-voorzieningen te verdwijnen en dat is schadelijk voor de reizigers én voor de economische ontwikkeling van de regio.

De afgelopen decennia zijn er herhaaldelijk nieuwe elementen aan het OV-systeem toegevoegd, zoals de metro, de sneltrams en nieuwe busverbindingen. De reizigersgroei is echter achtergebleven bij deze aanbodtoename. Zo is een zekere overdaad in het OV-systeem ontstaan, die geleid heeft tot inefficiënte lijnvoering.

Deze notitie presenteert enkele dilemma's en discussiepunten om te komen tot breed gedragen keuzen over de toekomst van het openbaar vervoer in de stadsregio Rotterdam.

1. KADERNOTA OPENBAAR VERVOER

Deze discussienotitie bevat geen besluiten over het openbaar vervoer. Zij is geschreven om met de gemeenten en andere belanghebbenden de discussie te kunnen voeren om tot dergelijke besluiten te komen. In 2011 heeft al een discussie plaatsgevonden met de gemeenten en het bestuur van de stadsregio. Dat is gebeurd aan de hand van de Kadernota Openbaar Vervoer, die in december 2011 is vastgesteld. De Kadernota was nodig om invulling te geven aan de bezuinigingen die de komende jaren moeten worden doorgevoerd én als raamwerk voor de aanbestedingen van openbaar vervoersconcessies waarvan de eerstvolgende thans plaatsvindt.

Kadernota openbaar vervoer kort samengevat

De Kadernota Openbaar Vervoer (Kadernota) vertaalt de beleidsdoelen uit het Regionaal Verkeer en VervoersPlan (RVVP) en de Regionale Strategische Agenda (RSA) in normen en richtlijnen, waarmee het openbaar vervoer kan worden aanbesteed in diverse exploitatieconcessies. De Kadernota stelt een omslag in denken over het openbaar vervoer voor: *niet meer focussen op groei van het aanbod, maar op verbetering van de kwaliteit voor de reiziger*.
Deze omslag is nodig omdat het aanbod van regionaal openbaar vervoer de afgelopen tien jaar weliswaar met 10% is gegroeid, maar het gebruik van het OV niet substantieel is toegenomen. Daarbij komt dat de middelen door Rijksbezuinigingen schaarser worden en de reizigers vooral waarde hechten aan snel, betrouwbaar, kwalitatief hoogwaardig vervoer. In de huidige situatie is sprake van een verzadigingspunt, waarbij zonder kwaliteitsslag in het openbaar vervoer, geen reizigersgroei meer mogelijk is. Er zal eerder sprake zijn van een afname. Dat maakt kwaliteitsverbetering voor de reiziger essentieel om tot reizigersgroei te komen. De kadernota geeft vier punten waarmee kwaliteitsverbetering voor de reiziger bereikt kan worden:

- het OV netwerk zo inrichten dat de aandacht ligt bij de grootste groepen gebruikers;
- aantrekkelijker product door hogere snelheid, stiptheid, betere fietsvoorzieningen;
- maatwerkoplossingen voor reizigers in plaats van slecht renderende OV-verbindingen;
- vormen van tariefsdifferentiatie zoals spits-dal tarieven.

In de kadernota zijn deze punten uitgewerkt in richtlijnen zoals bijvoorbeeld minimumsnelheden, haltevoorzieningen, reistijden van/naar knooppunten. Het meer gedetailleerd voorschrijven van halteafstanden, frequenties, routes en dergelijke is waar mogelijk losgelaten. Bij de nieuwe richtlijnen wordt bovendien onderscheid gemaakt tussen een kernnet (hoogwaardig), ontsluitend net (aanvullend) en maatwerk vervoer. Door de nieuwe richtlijnen en deze nieuwe 'netwerkordening':

- krijgen vervoerders meer handelingsruimte om in te spelen op de reizigersbehoeften én
- kunnen regio en gemeenten de reiziger meer maatwerk/variatie bieden in het netwerk.

Bron: kadernota OV, stadsregio Rotterdam, december 2011
NB: De complete kadernota OV is te downloaden via www.stadsregio.info

Parallel aan de stadsregionale kadernota openbaar vervoer, is en wordt er over de nabije toekomst van het openbaar vervoer in deze regio én erbuiten, volop gediscussieerd. Hieronder volgt een niet limitatieve opsommingen van recente initiatieven over de toekomst van het regionale openbaar vervoer:

Recente initiatieven omtrent de toekomst van het regionaal OV

Initiatiefnemers	*onderwerp*	*Plaats/datum*
Platform Reizigersoverleg Rotterdams Openbaar Vervoer	Landelijk symposium "bezuinigen OV nee, creatief denken ja"	Schiedam, 14 oktober 2011
Stadsregio Amsterdam	Discussienotitie "een nieuwe kijk op het Amsterdamse OV",	Amsterdam, publicatie december 2011
Stadsregio Rotterdam en Stadsgewest Haaglanden	Symposium "openbaar vervoer in de toekomstige metropoolregio Rotterdam Den Haag",	Rotterdam, 13 februari 2012
Studiecentrum bedrijf en overheid	Nationaal congres openbaar vervoer	Breukelen 15, 16 maart 2012.

2. VAN KADERNOTA NAAR PROGRAMMA

De kadernota van eind 2011 is dus het vertrekpunt voor de verdere kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer in de regio. Met het programma *Naar een toekomstvast OV*, waarover deze discussienotitie gaat, geeft de stadsregio daar invulling aan. In het plan van aanpak voor dit programma (oktober 2011) is vastgelegd dat de stadsregio vóór de zomer 2012 besluiten neemt over projecten die:

- leiden tot kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer, langs de lijnen van de hierboven genoemde kadernota;
- leiden tot invulling van de nog resterende bezuinigingsopgave van, volgens de huidige inzichten, gemiddeld € 21,5 mln per jaar voor de periode 2013-2021, zodat de meerjarenbegroting weer op orde is en het openbaar vervoer financieel toekomstvast is. Bijlage 1 beschrijft de bezuinigingstaakstelling en de uitvoering daarvan.

Ter voorbereiding van die besluiten geeft de stadsregio in deze notitie een overzicht van een twaalftal dossiers. De mogelijke projecten die in de twaalf dossiers ter discussie komen, zijn allemaal nog in onderzoek. Ook het onderbouwen van de discussies met behulp van onderzoeksgegevens en andere data is hierdoor slechts in beperkte mate mogelijk. De onderzoeken worden in april afgerond en conceptvoorstellen van de stadsregio zijn in mei te verwachten. De dossiers mogen dan ook niet worden gelezen als concept-voorstellen.

3. TWAALF DOSSIERS

Hieronder volgen de twaalf dossiers die samen kunnen leiden tot een toekomstvast OV. De dossiers zijn opgenomen in het 'Plan van aanpak naar een toekomstvast OV' uit oktober 2011. De namen van de dossiers en de financiële ramingen zijn ten opzichte van het Plan van Aanpak geactualiseerd. In de volgende tabel staan in de eerste kolom de hoofddoelen van het beleid zoals vastgesteld in de Kadernota OV van december 2011. Onder elk hoofddoel vallen één of meer dossiers. Die staan in de tweede kolom. De derde kolom geeft een orde van grootte van de (eenmalige) aanloopinvesteringen en de vierde kolom, ten slotte, geeft het te onderzoeken besparingspotentieel per jaar.

Tabel: twaalf dossiers voor een toekomstvast OV

Beleidsdoel in Kadernota OV	***Naam project***	***Geschatte (eenmalige) aanloopinvesteringen***	***Besparingspotentieel (per jaar)***
Toekomstvast en betrouwbaar OV-systeem	1. Onderzoek optimaliseren exploitatie tramnet	Zie dossier nr. 4	€ 4,5 -12,5 mln
	2. Haalbaarheid Pilot ringlijn Schiedam	onbekend	onbekend
	3. scenario's buslijnennet middellange termijn (in relatie tot onderzoek maatwerkvervoer)	onbekend	€ 5 - 10 mln (vanaf 2014)
	4. projecten keren en calamiteiten tram	€ 10-23 mln	Zie dossier nr 1.
Maatwerkoplossingen in plaats van slecht renderende OV-lijnen	5. Onderzoek maatwerkvervoer / aanpassen bestaande subsidieregeling	onbekend	Nvt.[1]
Kwaliteitsaspecten voor de reiziger	6. Herziening beleid sociale veiligheid	onbekend	€ 5 -10 mln
	7. Projecten doorstroming OV	maximaal € 7,5 mln	nvt [2]
	8. projecten toegankelijkheid OV-haltes stadstram en bus	circa € 15-20 mln	Nvt **2**
	9. Fietsvoorzieningen bij OV	€ 9 mln	Nvt **2**
	10. herzien beleid marketing/ informatie OV	onbekend	€ 1-2 mln
tariefsdifferentiatie	11. opstellen beleidslijn tarieven	nvt	nvt
	12. voorstellen tariefsveranderingen en abonnementen	nvt	€ 5-8 mln
Investering eenmalig		**€ 48 – 71 mln**	
Besparingpotentieel jaarlijks			**€ 20,5 - 42,5 mln**

Bron: update februari, oorspronkelijke lijst uit plan van aanpak 'naar een toekomstvast OV', oktober 2011

Op het moment van publicatie lopen voor alle bovenstaande dossiers onderzoeken. De dossiers zijn 'knoppen' waaraan binnen dit programma gedraaid kan worden, met als gewenste uitkomst kwaliteitsverbetering én besparingen van 21,5 mln. Over de interatie tussen de dossiers kan pas iets gezegd worden bij het beschikbaar komen van de onderzoeksresultaten. De uitkomsten van deze onderzoeken vormen de basis voor nadere voorstellen ter invulling van het programma. In de volgende paragraaf wordt gerefereerd naar een aantal van deze onderzoeken, waarvan de eerste resultaten beschikbaar zijn.

---

1 Dit dossier voegt kwaliteit toe aan het regionale OV en levert geen structurele besparing op.

2. Er wordt een structurele besparing van ruim € 1 mln per jaar in de exploitatie verwacht. Hierover zijn reeds afgesproken gemaakt, waardoor deze besparing niet meegeteld kan worden ter invulling van de bezuinigingsopgave.

4. DISCUSSIEPUNTEN EN DILEMMA'S

Het is duidelijk dat de twaalf dossiers nauw met elkaar samenhangen. Daarom wil de stadsregio de discussie voeren aan de hand van samenhangende dilemma's, die hieronder aan de orde komen. Deze dilemma's sluiten aan op debatten die de afgelopen maanden door anderen zijn georganiseerd, onder meer door het Platform Reizigersoverleg Rotterdams Openbaar Vervoer (Schiedam oktober 2011), in de notitie 'Een nieuwe kijk op het Amsterdamse OV' van de Stadsregio Amsterdam en tijdens het symposium 'Openbaar vervoer in de toekomstige Metropoolregio Rotterdam Den Haag' dat de stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden hebben gehouden op 13 februari in Rotterdam.

Keuzes over de individuele dossiers kunnen pas vanaf mei 2012 gemaakt worden. In deze paragraaf treft u daarom geen voorstellen op dossierniveau aan.

1. Keuzeruimte bij besparingen én bij investeringsmogelijkheden

De eerste resultaten bij de meeste dossiers laten zien dat er komend voorjaar voldoende keuzeruimte is, om tot de noodzakelijke structurele besparingen te komen. In de overzichtstabel in de vorige paragraaf is deze keuzeruimte/bandbreedte gekwantificeerd tussen de € 20,5 en € 42,5 mln per jaar. Dat is substantieel meer dan bij de start van dit programma werd ingeschat, destijds tussen de € 14 mln en € 31 mln. De ruimere bandbreedte/ keuzeruimte is als volgt ontstaan:

- in de deelonderzoeken naar het tramnet (projectnr 1) wordt breed gekeken hoe het tramnet als geheel beter kan presteren. Er zijn daarbij varianten in beeld gekomen waarbij het doen van aanloopinvesteringen/ kleine aanpassingen aan de infrastructuur, doublures in de bestaande tramlijnen en slecht gebruikte uiteinden voorkomen kunnen worden. De effecten voor de reizigers zijn bij dergelijke varianten relatief beperkt, waardoor de vraaguitval mee kan vallen.
- het buslijnennet (projectnr 3) biedt op de middellange termijn verschillende mogelijkheden die (ruimschoots) voldoen aan de besparingsopgave, binnen de uitgangspunten van het regionale beleid (kadernota OV). Een belangrijk uitgangspunt in dit beleid is meer maatwerkvervoer te bieden aan de reiziger, in plaats van slecht gebruikte buslijnen. Omdat maatwerkvervoer substantieel tot lagere kosten leidt, kan het buslijnennet hierdoor veranderen met behoud van bereikbaarheid (in een andere vorm) voor de reiziger.

Hoe groter het besparingspotentieel is, hoe groter ook de mogelijkheden worden om 'terug te investeren' in het OV. De eenmalige aanloopinvesteringen welke nodig zijn voor kwaliteitsverbetering, kunnen alleen beschikbaar komen indien de jaarlijkse exploitatiekosten teruggebracht worden naar een financieel houdbaar niveau. Hoe verder de jaarlijkse exploitatiekosten verminderen, hoe meer (eenmalige) investeringsruimte er ontstaat. Bovendien geldt: hoe meer regionale investeringsruimte beschikbaar, hoe minder noodzaak er is om gemeenten deze investeringen mede te laten financieren. Slim besparen op de stadsregionale exploitatie voor het OV, leidt op de langere termijn ook tot lagere investeringslasten bij gemeenten.

Discussie: in hoeverre is het wenselijk om extra te besparen op exploitatie zodat er meer middelen beschikbaar komen voor investeringen?
Bijvoorbeeld: extra besparen door een zeer lage tramfrequentie aan te bieden in de stille uren, het geld investeren in doorstromingsmaatregelen voor de tram waardoor de reistijd met 5 minuten afneemt.

2. Tramlijnennet: 'tussenpositie' tram in netwerk biedt kansen voor vele verbeteringen

Het tramnetwerk in de regio heeft een 'tussenpositie' binnen het totale OV-syteem. De tram fungeert in sommige delen van de regio als 'ruggengraat' van het OV-systeem, als er geen ander hoogwaardig OV aanwezig is zoals een trein of metro. Maar in andere gevallen vervult de tram een aanvullende functie op de metro en trein. Deze 'tussenpositie' van de tram binnen het totale OV-netwerk laat zich terugzien in de reizigersaantallen van de tram. Er zijn tramlijnen die qua reizigersaantallen lijken op de metro (tram 25), en er zijn tramlijnen die vergelijkbaar zijn met de betere buslijnen in Nederland (tram 7). De middenpositie van de tram uit zich ook in het tijdelijke[3] onderscheid van tramplus en de stadstram, waar bij de tramplus een hogere kwaliteitsbeleving kent bij de reiziger, door ander materieel, moderner ingerichte haltes, iets hogere snelheden. De bovengeschetste tussenpositie van het tramnetwerk binnen het totale OV-netwerk, vereist keuzes per tramlijn, met in sommige gevallen aanvullende maatregelen, zoals aanpassingen in het busnetwerk, of infrastructurele maatregelen om een lijn iets in te korten, om te leggen of te verlengen. Lopende het onderzoek naar het tramnet is deze informatie per tramlijn nog niet beschikbaar.

[3] Stadsregio Rotterdam ambieert op termijn de stadstram hetzelfde kwaliteitsniveau te geven als de tramplus.

Ter illustratie treft u hieronder enkele kerncijfers aan over het tramnet binnen deze regio.

	Tramplus	***Stadstrams***
Tramlijnen (nummers)	20, 21, 23, 25	2, 4, 7, 8
Reizigers per dag	107.000	62.000
Snelheid	18,4 km/u	17,0 km/u
Reisafstand per reiziger	Rond 4 km	Rond 3 km

Bron: deelonderzoek optimalisatie tramnet (tussenversie), stadsregio Rotterdam januari 2012

Wel zijn er enkele algemene opmerkingen te maken over het tramnet die aanknopingspunten bieden voor kwaliteitsverbeteringen én besparingen op het tramnet. Deze opmerkingen zijn de eerste resultaten van het lopende onderzoek naar het tramnet:

- De tram en dan met name de tramplus, voldoet bij verre niet aan de geambieerde snelheidsdoelstelling van het product. Een gemiddelde snelheid van 18,4 km/u waar 25 km/u de streefsnelheid is. De stadstram rijdt 17 km/u waar 20 km/u geambieerd wordt. Een lage snelheid heeft grote gevolgen voor de kwaliteitsbeleving van de reiziger én de exploitatiekosten van het OV. De snelheid wordt door een veelvoud van factoren bepaald, zoals interactie autoverkeer, lange tramlijnen met veel kans op verstoringen, korte halteafstanden, lokale verkeersregels. Snelheidsverhogende maatregelen zijn derhalve complex in de uitvoering en dienen per tramlijn onderzocht en uitgevoerd te worden.
- Er is soms sprake van 'concurrentie' met de metro en trein. De reiziger heeft in een aantal delen van de regio de keuze en die pakt nadelig uit voor de tram. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de reiziger vaker bereid is langere reisafstanden naar een metrohalte of treinstation af te leggen (met de fiets!), in plaats van de relatief korte loopafstand naar de tram (om vervolgens over te stappen op de trein/metro).
- Op de uiteinden van de tramlijnen is het aantal reizigers substantieel lager dan in de middenstukken van een tramlijn, vooral in de daluren van een dienstregeling. Dit is een normaal verschijnsel en is geen probleem op zich. Echter, normaliter zou de dienstregeling vervolgens aangepast kunnen worden op de feitelijke vraag, door bijvoorbeeld in de daluren niet alle trams naar het eindpunt door te laten rijden. Dit is echter niet mogelijk zonder het nemen van extra infrastructurele aanpassingen, zoals 'keerlussen'. Nu moet een tram rijden naar een eindpunt omdat tijdig omkeren onmogelijk is, met onnodig lege trams tot gevolg.
- De aflopen 10 jaar heeft de stadsregio (zeker bij de ontwikkeling van de nieuwe trampluslijnen) een zeer hoge frequentie voor de tram aangeboden. Daartoe had de stadsregio destijds de middelen. Het basisprincipe van een tram-dienstregeling is elke 10 minuten in de spits, elke 15 minuten in de daluren, wat tevens door de reiziger als en zeer prettige en hanteerbare frequentie wordt gezien. Ook in het stadsgewest Haaglanden wordt met een dergelijk principe gereden. De huidige dienstregeling tram biedt nog veel ruimte om 'terug te gaan' naar dit principe, met kostenbesparing tot gevolg, waarbij het reizigersverlies beperkt kan blijven.

Een andere, algemene maar niet te veronachtzamen notie: de tram is nationaal en internationaal bezig met een tweede jeugd. Met name in Frankrijk en Duitsland wordt de tram teruggebracht in middelgrote steden, naar alle tevredenheid van de reizigers in deze steden. Het potentieel van de tram is groot, dit is al vorig decennium in deze regio bewezen met de nieuwe trampluslijnen. Een niet optimale exploitatie van de huidige tramlijnen is voor deze regio daarom geen vraagstuk van "hoe kan het minder", maar "hoe kan het beter".

Met inachtneming van bovenstaande noties worden momenteel drie soorten maatregelen uitgewerkt ter optimalisatie van het tramnet:

- 'geen spijt-maatregelen': optimalisaties dienstregelingen waarbij wordt teruggekeerd naar het basisprincipe van een dienstregeling die aansluit bij reizigersaantallen en verwachtingen van de reiziger. Naar verwachting telt deze categorie maatregelen op tot een besparing van ruim € 4 mln per jaar.
- Voorstellen voor deels andere lijnvoering, zoals inkorten bij uiteinden, het deels samenvoegen van meerdere tramlijnen. Deze categorie vergt ook investeringen. Deze categorie bestaat uit individuele cases, waarbij eerst geïnvesteerd moet worden, om daarna structureel te kunnen besparen op de exploitatie met beperkt reizigersverlies. Naar verwachting is een structurele besparing van maximaal € 8 mln mogelijk indien alle cases worden uitgevoerd.
- Flankerende maatregelen, zoals verhogen snelheid. Dit leidt met name tot meer betrouwbare dienstregelingen, kortere reistijden, betere uitstraling van het product tram en daarmee uiteindelijk tot meer reizigers.

Discussie: de tussenpositie van het tramnet biedt zowel kansen voor kwaliteitsverbetering als besparingsmogelijkheden. De nu niet optimale tramexploitatie betekent voor deze regio niet "hoe kan het minder" maar vooral "hoe kan het beter".
Bijvoorbeeld: het opheffen van een weinig gebruikt uiteinde van een tramlijn, waardoor van twee tramlijnen één lijn gemaakt kan worden, zodat er meer dan evenredig kosten bespaard worden. Een deel van de besparing wordt ingezet om het busnet bij het verdwenen tramuiteinde te verbeteren.

3. Grotere inzet gemeenten cruciaal bij kwaliteitsimpuls OV

Om de beoogde kwaliteitsverbetering in het openbaar vervoer te realiseren, zijn aanloopinvesteringen nodig. Daartoe kunnen alleen voldoende middelen beschikbaar komen, als er structureel bespaard wordt op de exploitatie van het OV (zie het eerste discussiepunt). De kwaliteitsinvesteringen betreffen extra fietsvoorzieningen bij OV-haltes (projectnr 9), het toegankelijk maken van haltes voor mensen met een beperking (projectnr 8), het bevorderen van de doorstroming (projectnr 7) en het toevoegen van keervoorzieningen voor de tram (projectnr 4). Enkele projecten lopen reeds enige jaren, de projecten bevordering doorstroming OV en fietsvoorzieningen bij haltes zijn relatief nieuw.
Bij al deze investeringen spelen gemeenten een belangrijke rol. De rol van de gemeenten betreft de inrichting van de buitenruimte, communicatie met de omwonenden, het wegbeheer, lokale verkeersregels, afstemming met andere buitenruimteprojecten in de nabijheid. Daarnaast voert de gemeente Rotterdam het projectmanagement uit voor een deel van deze projecten, in opdracht van de stadsregio.

Ondanks de grote gemeentelijke rol/ betrokkenheid én het onderkende belang van deze investeringsprojecten, verloopt de realisatie van deze projecten vaak moeizaam. Bij ongewijzigd beleid zal dit in de toekomst moeizaam blijven. Hieronder wordt een voorbeeld gegeven van het huidige uitvoeringstempo van de aanpassing van de tram- en bushaltes (toegankelijk maken voor mensen met een beperking, vooral gelijkvloers instappen):

Uitvoeringstempo aanpassing haltes	***2007***	***2008***	***2009***	***2010***	***2011***	***Target 2014***
Aantal toegankelijke bushaltes	17	57	86	141	207	1108
Aantal toegankelijke stadstramhaltes	0	5	10	20	25	50

Geredeneerd vanuit de reiziger betekent dit uitvoeringstempo, dat de reiziger nog steeds niet beschikt over een betrouwbaar OV-systeem, en de reiziger met een beperking nog steeds afhankelijk blijft van andere vervoersalternatieven zoals WMO-vervoer. Of anders geredeneerd: hoe eerder het OV geschikt is voor de doelgroepen van het gemeentelijke WMO-vervoer, hoe groter de kansen zijn op intensieve samenwerking tussen het gemeentelijk WMO-vervoer en het regionale OV, wat tot kostenbesparingen, efficiency én vooral meer persoonlijke onafhankelijkheid van deze doelgroepen kan leiden. Kortom: regio, gemeenten en reizigers hebben grote baat bij een hoog uitvoeringstempo van dit type maatregelen.

De stadsregio tracht samen met de gemeenten deze vier projecten (doorstroming OV, toegankelijkheid haltes, keervoorzieningen tram, fietsvoorzieningen bij haltes), zo snel mogelijk te realiseren. Het wegnemen van de lokale belemmeringen om tot uitvoering te komen kan daarbij meer prioriteit krijgen.
De belangrijkste belemmeringen op gemeenteniveau bij deze projecten zijn:

- Gebrek aan lokale cofinanciering.
- Gebrek aan gemeentelijke capaciteit voor de noodzakelijke gemeentelijke maatregelen te nemen (opstellen inrichtingsplannen, aanpassen bestemmingsplan, overleg met omwonenden en andere lokale stakeholders)
- Onbekendheid met het regionale belang, wat tot gevolg heeft dat de (deel)gemeentelijke betrokkenheid bij de OV-projecten vooral door lokale belangen wordt ingegeven.
- Andere lokale prioriteiten (bijv. doorstroming autoverkeer, draagvlak omwonenden, andere prioritering gemeentelijke fysieke projecten).

Enkele van deze belemmeringen zijn op regionaal niveau (eenvoudig) op te lossen. Zo is afgelopen december door het dagelijks bestuur van de stadsregio besloten om de gemeentelijke cofinancieringseis voor het plaatsen van fietsvoorzieningen bij OV-haltes af te schaffen en de regio dus 100% financiert.
Voor andere van de bovengenoemde belemmeringen geldt dat alleen gemeenten deze kunnen wegnemen, de regio heeft geen bevoegdheden om deze knelpunten op te lossen. De vraag is hoe dit het beste kan. In stadsregionaal verband kunnen bijvoorbeeld werkafspraken gemaakt worden. Vaststaat dat gemeenten hoe dan ook een sleutelrol hebben in het tijdig realiseren van de gewenste kwaliteitsverbeteringen in het openbaar vervoer.

Discussie: hoe kan een hogere lokale betrokkenheid bij de kwaliteitsverbetering van het OV worden vormgegeven, met inachtneming van andere lokale belangen?
Bijvoorbeeld: gemeenten spreken met de regio af dat zij alle bus- en tramhaltes binnen 3 jaar toegankelijk gemaakt hebben. Van deze zichtbare kwaliteitsverbetering profiteren alle reizigers/inwoners in de regio. Dat is van een groter belang dan de lokale overlast die de ombouw met zich meebrengt.

4. Sociale veiligheid: een doel op zich of een middel voor beter openbaar vervoer?

Het dossier sociale veiligheid verschilt met de andere dossiers binnen dit programma om een belangrijke reden: er ligt momenteel geen helder beleidskader aan dit dossier ten grondslag, in tegenstelling tot de andere dossiers waarbij de kadernota OV de beleidsmatige basis vormt.

Stadsregio Rotterdam besteedt jaarlijks € 33 mln (ijkjaar 2012) aan sociale veiligheid in het OV. Dat is een onvergelijkbaar bedrag ten opzichte van de regio's Haaglanden (€ 12 mln) en stadsregio Amsterdam (€ 18 mln), omdat diverse definitiekwesties en kostenverdelingen in acht genomen dienen te worden (zie het rapport veilig op weg, Rotterdamse Rekenkamer, 2 december 2011). De stadsregionale bijdrage aan sociale veiligheid bedraagt ongeveer 1/5^{e} van alle exploitatiebijdragen aan het OV, en ruim 1/10^{e} van alle uitgaven aan verkeer en vervoer in de gehele regio.

Het rapport van de Rotterdamse Rekenkamer geeft veel informatie. In besprekingen binnen de stadsregio en met de gemeenten zijn diverse kanttekeningen bij het rapport geplaatst. Het rapport zal derhalve niet dienen als 'blauwdruk' voor de toekomst van sociale veiligheid, maar conform de hoofdaanbeveling van de Rekenkamer, stelt de stadsregio een nieuw 'beleidskader' op voor sociale veiligheid. Het beleidskader wordt onderdeel van dit programma 'naar een toekomstvast OV'.

Bij het bepalen van nieuw beleid voor sociale veiligheid zijn in ieder geval twee punten van belang:

- Het uitgangspunt van sociale veiligheid binnen het regionaal openbaar vervoer kan in extreme op twee manieren worden ingestoken:
    - Sociale veiligheid als doel op zich, naast andere doelen op het gebied van openbaar vervoer. Stadsregio stelt daarin met haar partners (gemeenten, veiligheidspartners) specifieke doelen, die de vervoerders in opdracht uitvoeren. Deze insteek bouwt voort op de huidige situatie, maar met het verschil dat de stadsregio als opdrachtgever conform de aanbeveling van het Rekenkamerrapport sterker gaat sturen en meer in overleg met gemeenten, veiligheidspartners treedt over de realisatie van deze doelen.
    - Sociale veiligheid als *middel* om de kwaliteit van het openbaar vervoer te borgen en waar mogelijk te verhogen. Het perspectief van de reiziger komt centraal te staan. De focus bij het huidige sociale veiligheidsdossier ligt in het dagelijks werk op het voorkomen van incidenten en het adequaat handelen bij een incident. Echter de dagelijkse handelingen met betrekking tot het borgen van sociale veiligheid, zijn zichtbaar voor de reiziger en kunnen naast de gewenste effecten, ook onbedoelde en ongewenste effecten hebben op de kwaliteitsbeleving van het OV bij de reiziger. Door het perspectief van de reiziger als uitgangspunt te nemen kunnen deze ongewenste effecten voorkomen worden.
- Het borgen van de sociale veiligheidmaatregelen in het OV kan langs twee uitersten tot stand komen.
    - Door het nemen van systeemmaatregelen. Binnen hele OV-systeem generieke maatregelen nemen, bijvoorbeeld: overal minimaal X keer per week vervoerbewijzen controleren.
    - Differentiëren en maatwerk. Dit kan per OV-lijn, per tijdsvak of per gebied, waarbij mede kan worden aangesloten op de gebiedsaanpak van gemeenten en andere veiligheidspartners.

Bovenstaande punten zijn 'ontwerpprincipes' voor nieuw sociaal veiligheidsbeleid. Aan de hand van deze principes (aangevuld met eventuele andere principes) wordt dit voorjaar een nieuw beleidskader gemaakt. Dit kader wordt vervolgens door de vervoerders in opdracht van de stadsregio uitgewerkt, wat uiteindelijk dient te leiden tot een vernieuwd maatregelenpakket én een structurele besparing. Als uitgangspunt wordt thans een besparingspotentieel tussen de € 5 mln en € 10 mln per jaar gehanteerd.

Discussie: Is sociale veiligheid een doel op zich, of vooral een middel om tot goed openbaar vervoer te komen? En kunnen de maatregelen met betrekking tot sociale veiligheid het beste generiek genomen worden, of leidt juist meer maatwerk en differentiatie tot een beter resultaat?
Bijvoorbeeld: bij de OV-lijnen met de meeste incidenten vindt voortaan 'live-camera-toezicht' plaats en verschijnen met grote regelmaat toezichthouders/opsporingsambtenaren. Bij andere lijnen gebeurt dit niet.

5. Meer samenhang tussen maatwerkvervoer en het buslijnennet op de middellange termijn

De mogelijkheden voor gemeenten om in regionaal verband meer met maatwerkvervoer te doen, zijn er. De eerste resultaten van het lopende onderzoek naar maatwerkvervoer laat een grote lijst aan bestaande maatwerkvervoer-initiatieven zien. Zie bijlage 2 voor het complete overzicht.

De grootste uitdaging voor succesvol maatwerkvervoer zit in het rond krijgen van een financieel toekomstvast verdienmodel. Vele maatwerkvervoerinitiatieven in Nederland zijn financieel sterk afhankelijk van overheidssubsidies (gemeentelijk, regionaal, provinciaal), die veelal een tijdelijk karakter hebben én bovendien vanuit meerdere beleidsvelden afkomstig zijn (WMO, mobiliteit, duurzaamheid). Andere uitdagingen zijn het optimaal delen van kennis en een structurele samenwerking tussen reguliere OV-bedrijven en de maatschappelijke organisaties die veelal het maatwerkvervoer uitvoeren.

Het is een gemeentelijke bevoegdheid om lokaal maatwerkvervoer te stimuleren. De regio kan daarin een faciliterende rol spelen. Onderwerp van onderzoek en discussie is onder meer deze regionale rol, namelijk:

- Is de kennis over maatwerkvervoer zodanig te faciliteren, dat gemeenten, maatschappelijke organisaties en vervoerbedrijven optimaal kunnen samenwerken en er meer kansrijke maatwerkvervoerinitiatieven tot stand komen?
- Is het verdienmodel van maatwerkvervoer zodanig te verbeteren, dat de slagingskans van een maatwerkvervoerinitiatief verbetert, zonder dat de stadsregio de financieringsproblematiek structureel overneemt?
- Zijn er plekken/ deelgebieden te benoemen waar maatwerkvervoer een volwaardige vervanging kan vormen voor niet slecht renderende buslijnen?

Het laatste punt hierboven toont de samenhang aan met het andere deelonderzoek, namelijk een studie naar de mogelijkheden om op middellange termijn het buslijnennet meer financieel toekomstvast te maken. Daarbij is indicatief is een besparingspotentieel tussen de € 5 mln en € 10 mln aangegeven. Eerste tussenresultaten van dit onderzoek wijzen uit dat:

- In een aantal gevallen en op een aantal plekken in de regio maatwerkvervoer een betere oplossing is (financieel én voor de reiziger) dan een reguliere buslijn. Daar kan op middellange termijn het busvervoer worden afgebouwd gepaard met een introductie/uitbreiding van maatwerkvervoer.
- Er worden scenario's gemaakt waarin de beoogde besparing op het buslijnennet behaald wordt, binnen de richtlijnen van het beleid (kadernota OV). Uitgangspunt daarbij is het bestaande 'kernnet'(trein, metro, tram), waar na gekeken wordt welke witte vlekken er in de regio nog zijn. Het invullen van deze witte vlekken gebeurt mede aan de hand van de richtlijnen voor regionale reistijden (30 minuten naar knooppunten /grote centra) en *bus*halteafstanden (400 meter) .
- Onderzocht is waar de theoretische bovengrens ligt voor besparingen op het buslijnennet: de theoretisch maximaal mogelijk besparing zonder afbreuk te doen aan de richtlijnen van de kadernota OV. Die ligt op ongeveer 33% minder busaanbod dan ijkjaar 2012, wat een maximumbesparing van ruim € 10 mln op zou leveren.

Aandachtspunt bij de studie naar het buslijnennet is de rol van de vervoerbedrijven. Het zijn de bedrijven die in het aansturingsmodel van concessieverlener (stadsregio) en concessiehouder (bedrijven) de verantwoordelijkheid hebben om lijnennetten en dienstregelingen op te stellen (middels de jaarlijkse vervoerplannen). Daar zit bovendien de creativiteit en kennis om per deelgebeid, per buslijn vraag en aanbod gezond in evenwicht te brengen. De studie naar het buslijnennetwerk dient vooral als denkkader voor de regio, niet als blauwdruk voor een nieuwe dienstregeling. De regio kan dit denkkader wel gebruiken om de jaarlijkse vervoerplannen in de toekomst te toetsen.

Discussie: besparingen op het busvervoer in de regio zijn haalbaar, zeker als daarbij het maatwerkvervoer een goed alternatief kan bieden voor de verdwijnende en slecht renderende buslijnen. Het maatwerkvervoer (financieel) toekomstvast maken én de creativiteit van de vervoerbedrijven benutten zijn daarin cruciaal. Bijvoorbeeld: in een deelgebied met 2 (slecht renderende) buslijnen verdwijnt er een, en krijgt de andere buslijn een andere, snellere route met minder haltes maar een hogere frequentie, bovendien wordt het maatwerkvervoer in het naastliggende gebied uitgebreid naar dit deelgebied.

6. Tariefsdifferentiatie in het OV: meer betalen voor meer kwaliteit?

De beprijzing van het openbaar vervoer is wellicht het meest bediscussieerde onderwerp binnen het openbaar vervoer in Nederland (de OV-chipkaartdiscussie daargelaten). Het is echter zeer de vraag of de reiziger de prijs van het openbaar vervoer het belangrijkste aspect vindt. En de prijsdiscussies die plaatsvinden, zijn in de meeste gevallen niet vanuit het perspectief van de reiziger geredeneerd, maar veelal vanuit het perspectief van overheden (doelgroepenbeleid) of vervoerbedrijven (extra inkomsten versus vraaguitval).

De reiziger ziet in algemeenheid de prijs van een kaartje als één van de kwaliteitsaspecten van het OV, naast betrouwbaarheid, comfort, reistijden, veiligheid etc. Binnen het regionale OV ondervindt de reiziger kwaliteitsverschil: de metro, tram en bus zijn andere producten, maar ook binnen het bus- en tramlijnennet zijn er verschillen in de aangeboden kwaliteit en de kwaliteitsbeleving van de reiziger. Voor extra kwaliteit is de klant bereid extra te betalen. Dit geldt in algemeenheid in vrijwel alle sectoren. In de praktijk van het regionale OV is er echter zeer weinig tot geen prijsverschil aanwezig. In feite kan dus gesteld worden dat het wel aanwezige kwaliteitsverschil, betaald wordt door de stadsregio (in de vorm van exploitatiesubsidies aan vervoerders), en niet door de reiziger.

In de onderstaande figuur treft u ter illustratie de regionale OV-tarieven in de 3 grootstedelijke regio's.

Tariefvergelijking 3 grootstedelijke regio's per 1 januari 2012[4]		***vaste voet***[5]	***kilometertarief***	***kilometertarief***
		2012	***2011***	***2012***
Stadsregio Amsterdam	gvb-vervoer	€ 0,830	€ 0,105	€ 0,142
	streek	€ 0,830	€ 0,105	€ 0,126
Stadsregio Rotterdam	alle concessies	€ 0,830	€ 0,121	€ 0,127
Stadsgewest Haaglanden	Randstadrail buiten Den Haag	€ 0,830	€ 0,133	€ 0,140
	Overig OV	€ 0,830	€ 0,114	€ 0,120

Zoals benoemd in de kadernota openbaar vervoer, streeft de stadsregio Rotterdam naar meer tariefsdifferentiatie in het OV. Hoe deze differentiatie wordt ingevuld, is niet nader bepaald. Tariefsdifferentiatie gebeurt thans (door gemeenten en het Rijk) op basis van doelgroepen (ouderen, studenten), in de nabije toekomst kan dit ook op basis van kwaliteitskenmerken gebeuren.

Tariefsdifferentiatie is een manier om de reiziger beter in staat te stellen mobiliteitskeuzes te maken. Dat de reiziger bereid is om een afweging tussen prijs en kwaliteit te maken, is een gegeven dat al jaren wordt toegepast op het hoofdspoor in Nederland (voordeelurenkaart, 1e en 2e klas reizen, toeslag hogesnelheidstreinen, toeslagen voor hond en fiets etc.). Bovendien vragen regionale vervoerbedrijven bij de decentrale overheden de ruimte om meer tariefsdifferentiatie toe te kunnen passen, met name voor het onderscheid spits/dal en avond/weekend.

Zonder omhaal: tariefsdifferentiatie kan leiden tot tariefsverhoging en dus meer inkomsten voor de vervoerder, daarbij wel rekening houdend met enige vraaguitval. Daar staat tegenover dat tariefsdifferentiatie ook kan leiden tot verlaging van prijzen voor bepaalde vormen, op bepaalde tijden. Meer inkomsten bij de vervoerder leidt tot lagere exploitatiesubsidies van de regio aan de vervoerder. Tariefsdifferentiatie die leidt tot meer inkomsten bij de vervoerders/ lagere subsidies aan vervoerders, voorkomt dat op andere OV-dossiers meer bezuinigd moet worden. In het programma naar een toekomstvast OV is indicatief € 5 mln tot € 8 mln per jaar aangegeven aan financiële effecten ten gunste van de stadsregio. Eerste resultaten van het deelonderzoek naar tariefsdifferentiatie laten zien dat dergelijke extra inkomsten realistisch zijn met een voor de reiziger beperkte prijsverhoging.

Discussie: welke vormen van tariefsdifferentiatie acht u in de toekomst wenselijk en verstandig? Neem daarbij in acht dat prijsdifferentiatie op basis van kwaliteit tot heden niet bestaat in deze regio. Neem ook in acht dat prijsverhogingen per saldo extra inkomsten genereren waardoor minder bespaard hoeft te worden op andere OV-dossiers.
Bijvoorbeeld: in de spits op werkdagen wordt het tarief fors verhoogd, dat leidt tot een lagere bezetting in de spits, maar deels ook tot een hogere bezetting in de daluren.

4 in alle 3 regio's zijn ook 'sterabonnementen' geldig met landelijk gelijke tarieven.
5 op basis van landelijke afspraken tussen de decentrale overheden wordt dezelfde vaste voet (opstaptarief) gehanteerd.

5. VERVOLGPROCES

Deze notitie is op verzoek van en met medewerking van de gemeenten in de regio tot stand gekomen. De toekomst van het openbaar vervoer gaat iedereen aan. Het voeren van een brede regionale discussie is een belangrijke schakel om tot maatregelen te komen die het openbaar vervoer toekomstvast maken.

Discussies leiden tot nieuwe inzichten en ideeën. Deze kunnen op allerlei manieren als input dienen voor het programma toekomstvast OV. Het staat alle betrokken gemeenten en reizigersorganisaties vrij te reageren op deze notitie, in welke vorm dan ook. Met één beperking: de tijd. Het dagelijks bestuur van de stadsregio ambieert een ontwerpbesluit te nemen over het programma naar een toekomstvast OV op 23 mei. De planning van het gehele programma ziet er als volgt uit.

Stap	**Overleg stakeholders**	**Besluitvorming stadsregio**
Concept-programma	Tot eind april: overleggen met gemeenten over deelonderzoeken en maatregelen binnen het programma	-
Ontwerp-prorgamma	16 mei: wethouders gemeenten	DB 23 mei
Consultatieperiode	Open voor alle stakeholders van 16 mei tot 10 juni, inclusief stadsregionale ronde langs gemeenteraden.	-
Definitief programma (deel 1, programmabreed)	Opstellen nota van beantwoording en aanpassen voorstel.	DB 20 juni AB 4 juli
Definitief programma (deel 2, projectuitwerking)	Overleg wethouders 10 oktober	DB 29 okt

NB: omdat enkele dossiers binnen het programma meer tijd vergen om tot een concreet projectvoorstel te komen, is het definitieve programma vooralsnog in tweeën geknipt. Dit tweede besluitmoment betreft echter allen de projectinhoudelijke uitwerking, geen integrale besluitvorming en afweging over het programma als geheel.

Bijlage 1: Bezuinigingsopgave van € 21,5 mln per jaar

Om de opgelegde rijksbezuinigingen op de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer van de stadsregio (BDU) in te vullen, is in 2011 structureel € 30 mln bespaard op het openbaar vervoer. De besparingen zijn gevonden in de exploitatie, in het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur, alsmede in het schrappen van geplande nieuwe projecten zoals OV over water. Niettemin zijn in de meerjarenbegroting van de stadsregio de inkomsten en uitgaven nog steeds niet sluitend, in de periode 2013-2022 zal nog € 21,5 mln bespaard dienen te worden. De onderstaande tabel laat de inkomsten, de rijkskortingen en de benodigde invulling per jaar zien.

Tabel prognose meerjaren BDU 2012-2021 inclusief bezuinigingen (in € mln)

Prognose meerjaren BDU (*)	***2012***	***2013***	***2014***	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***	***2021***	***Totaal***	***In %***
BDU vóór taakstelling	302,3	303,3	303,7	308,2	315,2	329,4	336,0	352,4	350,5	350,5	3.251,4	100%
Taakstelling Rijk BDU:												
aanbestedingskorting	*0,0*	*-18,9*	*-18,9*	*-37,9*	*-37,9*	*-37,9*	*-37,9*	*-37,9*	*-37,9*	*-37,9*	*-303,1*	
efficiencykorting + afroming groei 1,1%	*-9,6*	*-14,5*	*-19,3*	*-25,7*	*-27,3*	*-29,6*	*-32,2*	*-32,2*	*-32,2*	*-32,2*	*-254,7*	
tegemoetkoming Rijk aan G3	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*5,0*	*5,0*	*5,0*	*5,0*	*5,0*	*5,0*	*5,0*	*35,0*	
Totaal taakstelling BDU	**-9,6**	**-33,4**	**-38,2**	**-58,6**	**-60,2**	**-62,5**	**-65,0**	**-65,0**	**-65,0**	**-65,0**	**-522,8**	**-16%**
BDU ná taakstelling	**292,7**	**269,9**	**265,5**	**249,5**	**255,0**	**266,9**	**271,0**	**287,4**	**285,4**	**285,4**	**2.728,6**	**84%**

Invulling taakstelling BDU	***2012***	***2013***	***2014***	***2015***	***2016***	***2017***	***2018***	***2019***	***2020***	***2021***	***Totaal***	***In %***
Bezuinigingen (besluit juni 2011)	-21,7	-30,7	-39,4	-40,0	-31,3	-31,7	-32,2	-33,6	-34,2	-34,8	-329,4	63%
Resterende bezuinigingsopgave[6]	**0**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-21,5**	**-193,5**	**37%**
Totale taakstelling	**-21,7**	**-52,2**	**-60,9**	**-61,5**	**-52,8**	**-53,2**	**-53,7**	**-55,1**	**-55,7**	**-56,3**	**-522,9**	**100%**

* De resterende bezuinigingsopgave is evenredig over de jaarschijven verdeeld vanaf 2013. De daadwerkelijke invulling van deze bezuinigingsopgave bepaalt de verdeling tussen de jaarschijven.

Bijlage 2: Inventarisatie maatwerkvervoer binnen regio Rotterdam

Vervoervorm	Opdracht- of belangrijkste subsidiënt / uitvoerder	Subsidie (niet compleet!)	Reizigers per jaar	Overige organisatie
Buurtbussen				
Buurtbus Tinte - Vierpolders	Stadsregio Rotterdam Connexxion (in concessie VPR)	€ 45.000 (SR via concessie)		1 voertuig
Buurtbus Rijsoord	Eigen initiatief Stichting Buurtbus Rijsoord	€ 50.000 (Gemeente, deel vergoed door SR)	12.000 reizigers	1 voertuig
WMO Vervoer*				
Regiotaxi Voorne - Putten (gebruik door ouderen Spijkenisse)	Gemeente Spijkenisse RMC	€ 1 mln (totale bijdrage WMO, deel voor 75+ niet te onderscheiden)	nb	
Vervoer op Maat Rotterdam (RMC)	Gemeente Rotterdam RMC	€ 50.000 (uitsluitend voor 75+ regeling)	nb	
Regiovervoer BAR (65+ regeling alleen in Albrandswaard)	Gemeente Albrandswaard Connexxion	nb	nb	
Wijk/belbussen				
Wijkbus Alexander	Deelgemeente Stichting Wijkbus Alexander	max € 81.300 deelgemeente bij > 40.000 persoons-verplaatsingen (2009) ca € 25.000 SoZaWe	50.000 reizigers	Ca 80 vrijwilligers + betaalde functie coördinatie (va 2009) 7 voertuigen
Wijkbus Centrum		€ 22.500 deelgemeente* Ca € 2.500 SoZaWe	5.500 reizigers *	1 voertuig8 8 medewerkers8
Wijkbus Charlois	Deelgemeente Vereniging Wijkbus	€ 25.850 deelgemeente (2011) Ca € 10.000 SoZaWe	19.000 reizigers	3 voertuigen 25 vrijwilligers
Flexibel vervoer 55+ (RMC) Delfshaven	Deelgemeente RMC	nb		
Wijkbus Feijenoord	Deelgemeente Stichting Wijkbus Feijenoord	€ 11.500 deelgemeente* Ca € 3.000 SoZaWe*	5.750 reizigers *	1 voertuig8 16 medewerkers*
Wijkbus Hillegersberg Schiebroek	Deelgemeente Wijkvervoer Hillegersberg / Schiebroek	€ 35.000 deelgemeente* Ca € 12.500 SoZaWe	23.200 reizigers	65 Vrijwilligers + part time betaalde ondersteuning 3 voertuigen
Belbus Rooney Hoek van Holland	Taxibedrijf Rooney	Waarschijnlijk geen subsidie	Nb	
St. SWH/Aanvullend Vervoer Hoogvliet	Deelgemeente Hoogvliet Stichting SWH	€ 15.000 deelgemeente* Ca € 4.500 SoZaWe	8.000 reizigers	2 voertuigen* 20 medewerkers*
Wijkbus Overschie	Stichting Wijkbus Overschie	€ 11.000 structureel, € 14.000 incidenteel deelgemeente (2010) Ca € 9.500 SoZaWe	17.500 reizigers *	2 voertuigen* 17 medewerkers*

Vervoervorm	Opdracht- of belangrijkste subsidiënt / uitvoerder	Subsidie (niet compleet!)	Reizigers per jaar	Overige organisatie
Wijkbus IJsselmonde	Vereniging Wijkbus Groot IJsselmonde	€97.390 (2011, na samenvoeging). Ca 14.000 SoZaWe*	30.000	6 voertuigen Organisatorische ondersteuning via Ontwikkelingsmaat-schappij Ijsselmonde
Wijkbus Lombardijen / Vreewijk	Zie boven	Zie boven	Zie boven	Zie boven
Belbus Krimpen	Stichting Belbus	PM	24.000 ritaanvragen	
3B Bus	Gemeente Lansingerland	€ 20.000 Gem. Lansingerland	nb	
Flex				
Overschie	Deelgemeente Stichting Flex	€ 157.000 per jaar via deelgemeente. Geldt voor eerste 3 jaar, doel daarna zonder subsidie. Andere inkomsten / subsidiestromen twv € 50 a 100.000 / jaar.	40.000	12 voertuigen (tuks)
Stichting Fast Flex Feijenoord	Stichting Flex	€ 15.000 deelgemeente. Ook andere inkomsten / subsidie.	nb	2 voertuigen (inzet 2 dagen pw)

***cijfer afkomstig uit onderzoek Wijkbussen 2008, heeft waarschijnlijk betrekking op 2007. Voor de wijkbussen Feijenoord en IJsselmonde hebben deze gegevens dus betrekking op de situatie vóór de herindeling van vervoergebieden (waarbij de twee wijkbussen in IJsselmonde zijn samengevoegd en Bediening Vreewijk naar Wijkbus Feijenoord is gegaan).**

Toelichting:

- Er is gebruik gemaakt van zeer diverse bronnen. De informatie is zo actueel mogelijk, meestal 2010 of 2011. Waar oudere gegevens zijn gebruikt wordt dit vermeld.
- De inventarisatie is niet volledig.
- Er zijn nog meer inkomstenbronnen dan de hier genoemde. Voor alle systemen (behalve Flex) geldt dat er ook kaartopbrengsten zijn. Wijk/belbussen en Flex hebben soms ook sponsorgelden of 'indirecte' subsidies (bv milieu). Deze zijn niet opgenomen in de inventarisatie.
- Voor de wijkbussen worden twee subsidie-stromen onderscheiden: van de deelgemeenten en van de Rotterdamse gemeentelijke dienst SoZaWe. De laatste regeling is een algemene: een subsidie van € 0,54 per reizigersverplaatsing, wat neerkomt op ca € 100.000 totaal. In onderstaande tabel is de bijdrage per wijkbus zelf berekend op basis van het laatst bekende aantal reizigers.
- Voor alle getallen geldt: op jaarbasis, er is afgerond en het gaat om indicatieve bedragen. Met andere woorden: geeft goede indruk van de omvang van bedragen, maar is geen exacte weergave hiervan.