

**Openbaar**

**Aan:** Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
t.a.v. Bestuurscommissie Vervoersautoriteit  
bestuurlijkezakenva@mrdh.nl  
**kopie aan:** Marc Rosier, Dirk Kok, RET, EBS

**Datum** 24-03-2026  
**Ons kenmerk** HBR400018122-449211569-537  
**Aantal bijlagen** 0  
**Contactpersoon** Aral Voskamp  
**Telefoon** + 31651239123  
**E-mail** haw.voskamp@portofrotterdam.com

**Onderwerp** Reactie op vervoerplannen 2027

Geachte leden van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH,

Op 27 februari hebben de vervoerders EBS en RET aan de MRDH hun concept vervoerplannen bekend gemaakt voor 2027. Op 25 maart worden deze vervoerplannen formeel voorgelegd aan de MRDH-gemeenten. Uiterlijk 15 mei geven zij hun advies alvorens MRDH over gaat tot besluitvorming en uitwerking. Zoals bekend is Havenbedrijf Rotterdam (HbR) beheerder en exploitant van het haven industrieel complex. Vanuit deze rol zien wij graag dat de arbeidsplaatsen in de haven goed ontsloten worden en verbonden zijn met de woonkernen in de regio. We missen in de vervoerplanprocedure aandacht voor het vraagstuk in hoeverre woon-werk verkeer van en naar de haven wordt gefaciliteerd. Dat onderbouwen we middels deze reactie allereerst met enkele algemene opmerkingen en vervolgens aan de hand van een aantal suggesties op de vervoerplannen van zowel RET als EBS.

**Algemeen: goede OV bereikbaarheid havengebied van belang voor de regionale arbeidsmarkt**

Met 182.000 directe en indirecte banen in Rijnmond is de haven van groot belang voor de lokale economie. De haven vormt tevens een onmisbare schakel in de vele transities waarvoor de samenleving staat, van energie tot circulariteit. Om deze transities te realiseren is er een grote arbeidsvraag in het haven industrieel complex; circa 6.000 vacatures waarvan tweederde moeilijk invulbaar. Naar verwachting neemt deze problematiek de komende jaren alleen maar toe. Een cruciale randvoorwaarde voor een toekomstbestendige en inclusieve arbeidsmarkt in de haven is betrouwbare en toegankelijke OV-bereikbaarheid. Bereikbaarheid wordt door 88% van de bedrijven in de haven genoemd als belemmering in de arbeidsmarktmonitor. Goede OV-bereikbaarheid kan tevens bijdragen aan emissiereductie van geluid en stikstof in de haven en haar omgeving. Om al deze redenen is het verbeteren van de bereikbaarheid van werkplekken dan ook expliciet onderdeel van de NOVEX haven, de havensvisie en het bestuurlijke traject 'bereikbare werkplekken haven'.

We zijn blij dat we in dat kader samen werken aan een toekomstbestendige OV-structuur. Investeren in bereikbaarheid is investeren in een toekomstbestendige arbeidsmarkt. In het concept valt ons op dat er relatief weinig aandacht is voor het verbeteren van verbindingen tussen woonwijken en (verspreide) werklocaties in de haven. In het algemeen is er vooral sprake van beperkte of géén aanpassingen, waardoor bestaande knelpunten niet worden opgelost:

- a) Spreiding werktijden: Werknemers in de haven starten vaak buiten de standaardspits. OV-aansluitingen in met name de vroege ochtend (<6:00) verdienen meer aandacht.
- b) Vervoersarmoede: Voor de arbeidskrachte in de haven is het belangrijk dat vervoersarmoede actief wordt aangepakt. Tarieven in het OV zijn de afgelopen jaren gestegen en die trend lijkt zich door te zetten.
- c) In woongebieden nabij het havengebied (denk aan Rotterdam Zuid en West, Schiedam, etc.) wonen relatief veel mensen met een kwetsbare sociaaleconomische positie. Het is belangrijk dat deze doelgroep begeleid wordt naar werk in het havengebied, zeker met het oog op de structurele arbeidskrachte en arbeidsbehoefte. Bij investeren in meer OV-aanbod zal deze groep het eerst worden geraakt.
- d) In de vastgestelde mobiliteitsvisie MRDH zien wij koers op het organiseren van publieke mobiliteit waarmee bedrijfsvervoer, OV, lastmile vervoer integraal beschouwd worden. We juichen deze koers toe, maar lezen geen uitwerking hiervan in de concept vervoerplannen.

Hoewel we begrijpen dat elke euro maar 1x kan worden uitgegeven en er daarom keuzes gemaakt worden om zoveel mogelijk reizigers te bedienen per dienstregel-uur en dienstregel-kilometer, roepen we op om tevens aandacht te hebben voor het verzorgen van een dekkend woon-werk basisnetwerk voor iedereen. We pleiten voor het verzorgen van een OV-halte op loopafstand van iedere werkplek in het havengebied en daarbij het versterken van het beperkte publieke vervoer in de haven. We sluiten waar gewenst graag aan bij de inzet van MRDH en vervoerders in lobby voor meer budget hiervoor.

### **RET concessie (Waal- en Eemhaven en Merwe-Vierhaven)**

Ten aanzien van de RET-vervoerplannen hebben wij een reactie per deelgebied:

- **Merwe-Vierhaven:** Er ontbreekt aandacht voor een OV-verbinding in het gebied. Net als vorig jaar, roepen we op om expliciete plannen op te nemen ten aanzien van de toekomstige bus vanaf Marconiplein, welke in het bestemmingsplan Merwe- Vierhavens is opgenomen. De eerste woningen worden in 2028 opgeleverd en er worden nu al steeds meer bedrijven en scholen gevestigd. Nu is het moment om de nieuwe bewoners in het gebied vanaf de start een goed OV-product te bieden, immers wordt dan gedrag en routines bepaald.
- **Pernis:** De wijzigingen in Pernis van RET vorig jaar hebben geleid tot verzoek van inwoners voor een verbinding in het dorp. De wethouder heeft een maatwerkoplossing toegezegd die hierin tegemoet komt. We missen echter aandacht voor deze ontwikkelingen in het concept vervoerplan. Tegelijk is er al langer de oproep voor een verbinding met de omliggende bedrijven, waar tot op heden geen gehoor aan wordt gegeven. We pleiten voor een integrale blik op dit deelgebied waarbij een oplossing wordt gezocht voor (1) het maatwerkvervoer voor bewoners (2) het gebrek aan openbaar vervoer voor bedrijven rondom metro halte Pernis en (3) de aanwezigheid van bedrijfsvervoer naar de raffinaderij van Shell.
- **Sluisjesdijk (Lijn 72):** We kunnen uit het concept vervoerplan niet met zekerheid vaststellen hoe de bus op de Sluisjesdijk gehandhaafd wordt. Vorig jaar is afgesproken deze lijn door te trekken tot het einde van de pier met steun van het bedrijfsleven. Tevens zien we de invoering van betaald parkeren aankomen wat veel impact heeft op de bedrijven en werknemers in het gebied. Het biedt een kans op gedragsverandering, maar ook het risico op verdere

vervoersarmoede. Graag vragen wij om bevestiging dat de lijn tot het einde van de pier gehandhaafd blijft.

- **Heijplaat (Lijn 68/668):** In de mobiliteitsvisie MRDH wordt de RDM benoemd als belangrijke onderwijs hotspot en daar zijn we blij mee. We steunen de frequentieverhoging van lijn 68, omdat het OV naar RDM van belang is om het onderwijs daar te houden en nieuwe studenten aan te trekken en werknemers de overstap naar OV te laten maken. Over de exacte wijze van route invulling gaan we graag nader met u in gesprek..

### **EBS concessies Voorne-Putten en Haaglanden (westelijke havengebieden)**

We zijn blij om te lezen dat EBS aandacht heeft voor de samenhang tussen het concept vervoerplan Voorne-Putten en meerwerk (waaronder lijn 205 en de Maasvlaktehopper). Ten aanzien van de EBS-vervoerplannen hebben wij verder een reactie per lijn:

- **Lijn 105/115:** We zien dat lijn 105 niet aangepast wordt terwijl hier als sinds vorig jaar een wens van de gebruikers voor bestaat en bovendien de dynamische bezetting gestegen is. We roepen op frequentieverhoging op werkdagen te heroverwegen, gezien het succes van de lijn en de inspanningen die we gezamenlijk doen van het project 'bereikbare haven' om het publieke vervoer in de Botlek naar een hoger niveau te tillen.
- **Maasvlaktehopper:** We missen aandacht voor de ritbezetting en toename van het aantal haltes en reizigers van de Maasvlaktehopper, zoals in de concept plannen Haaglanden voor de Delfthopper wel is opgenomen. We missen aandacht in de procedure voor het vraagstuk hoe woon-werk verkeer naar de haven in samenhang met reguliere OV-lijnen (zoals 102,105,33,34,456) kan worden gefaciliteerd. Het doortrekken van bijvoorbeeld lijn 102 naar de Maasvlakte of een directe verbinding tussen Maassluis en Spijkenisse kan een enorme kostenreductie voor de Maasvlaktehopper teweegbrengen.
- **Lijn 205:** We missen aandacht voor het beperkte aantal reizigers en de overlap tussen lijn 205 en de Maasvlaktehopper sinds afgelopen jaar. We zouden graag zien dat EBS sturing van MRDH krijgt om deze meerwerkopdracht doelmatig in te zetten in het kader van lopende inspanningen binnen het project 'bereikbare werkplekken haven'.
- **Lijn 102:** We lezen dat deze lijn goed functioneert en in een groeiende behoefte voorziet. We steunen de voorgenomen uitbreiding van de lijn naar avond- en weekenduren. We gaan graag in gesprek over het doortrekken van deze lijn naar de Maasvlakte.

**Tot slot**

Een aantal van bovenstaande opmerkingen zijn van structurele aard en lenen zich wellicht niet direct voor deze fase van de vervoerplanprocedure. We denken ook aan het recente AD-artikel waarin de directeur RET de haven bij uitstek geschikt noemt voor zelfrijdende OV-voertuigen of de gemeenteraadsverkiezingen waarbij veel partijen zich hebben uitgesproken voor betere (OV) mobiliteit in de haven. Het lijkt ons daarom zinvol om vroegtijdig in gesprek te gaan over de planvorming voor de vervoerplannen 2028.

Vanzelfsprekend zijn we beschikbaar om een nadere toelichting op deze zienswijze te geven. In dat geval kunt u contact opnemen met dhr. Aral Voskamp (zie gegevens in briefhoofd).

Met vriendelijke groet,  
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

ir. E. van der Schans  
Hoofd Environmental Management