



Gemeente Albrandswaard

Uw brief van: -
Uw kenmerk: -
Bijlage(n): 4

Ons kenmerk: 2024-068353
Contact: Laurens Torbijn
Doorkiesnummer: +31105061770
E-mailadres: l.torbijn@albrandswaard.nl
Datum: 24 september 2024

Betreft: Vervoerplan RET 2025

Geachte raadsleden,

INLEIDING

De RET stelt jaarlijks een vervoerplan op om de wijzigingen in de dienstregeling van de bussen, trams en metro's te onderbouwen. Het vervoerplan wordt via de MRDH aangeboden aan de gemeenten. Jaarlijks hebben gemeenten zo de mogelijkheid om te reageren op beoogde veranderingen in de dienstregeling van de bussen, trams en metro's in de Rotterdamse regio. Ook dit jaar heeft de MRDH meer ruimte geboden om proactief input aan te leveren voor het nieuwe vervoerplan en het openbaar vervoer in Albrandswaard. Op 5 maart 2024 heeft het college gereageerd op het Ontwerpvervoerplan RET 2025. Bijgaand treft u ter kennisname onze reactie (bijlage 1), de Nota van Reactie Vervoerplannen 2025 (bijlage 2) en de begeleidende collegebrief vanuit de MRDH (bijlage 3).

KERNBOODSCHAP

In het Vervoerplan RET 2025 vinden voor het busnetwerk twee belangrijke wijzigingen plaats. Buslijn 79 krijgt een nieuw lijnnummer (64) en zal doorrijden naar Hoogvliet. De route in Albrandswaard blijft gelijk aan hoe deze in de huidige situatie is. Buslijn 65 (verbinding met de Overhoeken) zal komen te vervallen. Voor metrolijn D zijn er geen wijzigingen. Deze wijzigingen zijn overzichtelijk terug te vinden op de ov-kaart van Albrandswaard (bijlage 4).

CONSEQUENTIES

Door het geven van een reactie op het vervoerplan trachten we het openbaar vervoer in Albrandswaard te versterken. Een reactie op het vervoerplan biedt de mogelijkheid om het aanbod van het openbaar vervoer af te stemmen op de behoefte van de reizigers.

De nieuwe buslijn 64 (huidige buslijn 79) zorgt voor een directe verbinding tussen Hoogvliet/Tussenwater en Poortugaal/Antes. Door deze wijziging is er een betere connectie met zowel Schiedam, Rotterdam als Spijkenisse. Dit heeft een positieve invloed op de bereikbaarheid van onze gemeente.

Het wegvallen van buslijn 65 heeft als primaire oorzaak dat er te weinig reizigers gebruik maken van de buslijn. De huidige vertrektijden sluiten niet goed aan bij de vervoersvraag vanuit Overhoeken, waardoor het gebruik laag is. In gesprekken met de RET zijn diverse alternatieven voor het behouden van

busbediening in de Overhoeken besproken, maar is dit nog niet tot een wenselijke oplossing gekomen. Hierover blijven we met de RET en de buurtbusvereniging in gesprek.

De weekendmetro (zowel in de nacht van vrijdag op zaterdag als in de nacht van zaterdag op zondag) blijft rijden. Hiermee kan men op die dagen een uur langer gebruik maken van de metro. De BOB-bus is wel opgenomen in het Vervoerplan 2025, maar het is nog onduidelijk of deze daadwerkelijk kan gaan rijden. Dit heeft mede te maken met het aanhoudende personeelstekort.

VERVOLG

De MRDH en RET hebben onze reactie meegenomen bij het vaststellen van het definitieve vervoerplan. De wijzigingen in de dienstregeling gaan in vanaf januari 2025.

BIJLAGEN

1. Reactie college Ontwerpvervoerplan RET 2025
2. Nota van Reactie Vervoerplannen 2025
3. Collegebrief bij Nota van Reactie Vervoerplannen 2025
4. Albrandswaard 2025

Met vriendelijke groet,
het college van de gemeente Albrandswaard,
de secretaris,



mr. drs. Florus van der Linden.

de burgemeester,



drs. Jolanda de Witte



Gemeente Albrandswaard

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
t.a.v. de heer M. Batenburg
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Uw brief/mail van: 11 januari
Uw kenmerk: -
Bijlage(n): -

Ons kenmerk: -
Contactpersoon: L. Torbijn
W. van den Berge
Team: Beleid & advies RO en Projectbureau
E-mailadres: l.torbijn@albrandswaard.nl
w.v.d.berge@albrandswaard.nl
Telefoonnummer: (010) 506 11 11
Datum: 5 maart 2024

Betreft: conceptreactie op Vervoerplan RET 2025

Geachte heer Batenburg,

In uw brief van 11 januari 2024 verzoekt u de gemeente Albrandswaard een reactie te geven op de vervoerplannen voor 2025. Wij richten ons op het Vervoerplan 2025 van de RET. De vervoerplannen van andere vervoerders hebben geen effect op de gemeente Albrandswaard.

Consequentie Vervoerplan 2025 van de RET voor Albrandswaard

In het Vervoerplan 2025 van de RET zijn wijzigingen voorzien ten aanzien van lijn 79, lijn 65 en de nachtbus. Zo wordt de route van lijn 79 veranderd en het nummer gewijzigd naar lijn 64. Lijn 65 komt te vervallen en worden er weer BOB-bussen ingezet tussen Rotterdam en onder andere Albrandswaard. Over het algemeen staan we positief tegenover de wijzigingen in het vervoerplan. Onderstaand gaan we dieper in op de concrete wijzigingen.

Reactie op wijzigingen

1. Lijn 79 wordt lijn 64

Met de voorgestelde wijziging van de route van lijn 79, die in het Vervoerplan 2025 zal voortbestaan als lijn 64, krijgen de Kijvelanden (Poortugaal) een directe verbinding met de kern Hoogvliet. Daarbij wordt de verbinding gezocht met metrostations Poortugaal, Tussenwater en Hoogvliet. Door het bedienen van die ov-knooppunten heeft Albrandswaard een betere connectie met zowel Schiedam, Rotterdam als Spijkenisse. Dat heeft een positieve invloed op de bereikbaarheid in onze gemeente. De routewijziging biedt hiernaast ook ruimte voor logischere vertrektijden en intervallen van de nieuwe lijn 64. Er hoeft namelijk geen afwisselende ronde meer gemaakt te worden, zoals lijn 79 en lijn 65 dat eerst deden. Beide wijzigingen hebben een positieve invloed op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in de regio. Ook achten wij de naamwijziging van lijn 79 naar 64 als logisch. Deze past goed tussen de overige lijnnummers in de omgeving.



Een aandachtspunt is echter de haltering van de nieuwe lijn. Graag zien wij dat de bus blijft halteren aan de bestaande bushalte nabij het metrostation Poortugaal. Hiermee houden we de kwaliteit van de vervoersknoop in stand, worden de loopafstanden geminimaliseerd en is er een sterkere aansluiting met andere modaliteiten (fiets, metro, deelfervoer). De halte Werkersdijk kan hiermee komen te vervallen.

Daarnaast wordt er een nieuwe halte voorgesteld op de Schroeder van der Kolklaan, ter hoogte van de Oranje Nassaulaan. We staan positief tegenover deze halte. Er zal moeten worden onderzocht hoe deze halte in de openbare ruimte kan worden ingepast. We gaan graag met de RET in gesprek om te kijken hoe we dit vorm kunnen geven.

2. *Vervallen lijn 65*

Het laten vervallen van lijn 65 vinden we vanuit de bezetting van de ritten gezien een begrijpelijke keuze. Echter hebben we zorgen over de vervoersvraag van en naar de Overhoeken (Rhoon) die in het Vervoerplan 2025 niet meer wordt bediend. De huidige vertrektijden sluiten niet aan op de vervoersvraag (bedrijventerrein en muziekschool) in Overhoeken, met als gevolg dat er slechts één rit van lijn 65 wordt gebruikt (van de Overhoeken richting metrostation Rhoon) en de overige ritten niet/slecht bezet zijn. Om te kunnen voldoen aan de resterende vervoersvraag, zijn er mogelijkheden om deze met de buurtbus af te vangen. Het is echter onzeker of de capaciteit hiervan toereikend is. Samen met de RET denken we graag mee over een oplossing.

3. *Nachtbus*

De terugkeer van de BOB-bus zien we als positieve ontwikkeling voor de bereikbaarheid van Albrandswaard. De BOB-bus kan zowel recreatief als door (nacht)woon-werkverkeer worden gebruikt. Hiernaast is het een mooie aanvulling op de bestaande Weekendmetro. We vertrouwen erop dat de lijnen B7 en B11 in dezelfde vorm terug zullen keren.

Ook zijn we benieuwd naar hoe de RET de BOB-bus prioriteert bij het eventueel afschalen van de dienstregeling. We kijken positief uit naar de bediening van de Albrandswaardse vervoersvraag in de nacht.

4. *Buurtbus*

De apparatuur binnen de buurtbussen is, vergeleken met de standaard RET bussen, verouderd. Door de verouderde apparatuur is er geen actuele reisinformatie over de buurtbussen beschikbaar. Ook is het niet mogelijk om met OVpay te betalen in de buurtbussen. De RET geeft aan dat zij niet investeren in de apparatuur vanwege de kortlopende leasecontracten voor de buurtbussen. Voor de reizigers is het grootste nadeel dat



Datum 5 maart 2024

Pagina 3 van 3

Betreft: Reactie op Vervoerplan RET 2025

er geen actuele reisinformatie beschikbaar is over de buurtbussen. Voor ons als gemeente is het nadeel dat door de verouderde apparatuur niet alle reizigers kunnen betalen voor het gebruik van de buurtbus. Hierdoor stijgt zowel de gemeentelijke bijdrage als de subsidiebijdrage van de MRDH. Ook worden niet de juiste reizigersaantallen geregistreerd.

De problematiek met de verouderde apparatuur in de buurtbussen wordt veroorzaakt door het ontbreken van een perspectief voor de lange termijn over de inzet van de buurtbussen. Daarmee is het risico voor de RET te groot om te investeren in de buurtbussen.

De financiële bijdrage uit de beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025 heeft het voor gemeentes tot op heden mogelijk gemaakt om de buurtbus te laten rijden. Met het aflopen van de termijn en daarmee het mogelijk wegvallen van de bijdrage, is de toekomst van de buurtbus onzeker.

De vraagstukken waar we als opdrachtgever tegenaan lopen kunnen worden opgelost door het anders organiseren van de aansturing van de buurtbus. Aandachtspunten daarbij zijn de plicht om de opdracht aan de RET te gunnen, het uitblijven van investeringen in nieuwe apparatuur in de buurtbussen en het vergroten van de samenhang tussen de buurtbussen en de overige vormen van openbaar vervoer in onze regio.

Wij willen de MRDH en RET verzoeken om samen met de betrokken gemeenten mee te denken over het langetermijnperspectief voor de buurtbussen.

Tot slot

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vragen u om onze reactie mee te nemen bij het opstellen van het definitieve Vervoerplan 2025 van de RET. Uiteraard is de gemeente Albrandswaard van harte bereid om mee te blijven denken over openbaar vervoer in en rond onze gemeente.

Met vriendelijke groet,

Namens gemeente Albrandswaard,

het college van de gemeente Albrandswaard,

de secretaris,

de burgemeester,

dhr. Floris van der Linden

drs. Jolanda de Witte

Colleges van B&W van de 21 gemeenten
het Metrocov, Provincie Zuid-Holland, Qbuzz, Arriva
Afschrift aan het ambtelijk overleg Va, RET, HTM, EBS

Datum
4 juli 2024

Onderwerp
Vervoerplannen 2025 en Nota van Reactie

Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Telefoon 088 5445 100
E-mail: informatie@mrddh.nl
Internet: www.mrddh.nl

KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Maarten Batenburg

e-mail
m.batenburg@mrddh.nl

telefoonnummer
088 5445 100

ons kenmerk
MRDH12211

Bijlage
MRDH110163 Nota van Reactie

Geacht college, Metrocov, vervoerders,

Hierbij sturen wij u onze Nota van Reactie, naar aanleiding van uw reactie op de ontwerp-vervoerplannen 2025 van RET, HTM en EBS.

Tussen 13 maart en 10 mei nodigden wij u uit om te reageren op de ontwerp-vervoerplannen van RET, HTM en EBS. Dit is onderdeel van onze vervoerplanprocedure waarbij MRDH streeft om gemeenten, aangrenzende decentrale overheden en aangrenzende OV-bedrijven goed te betrekken bij het tot stand komen van de jaarlijkse vervoerplannen van de vervoerders. De vervoerplannen moeten leiden tot zo goed mogelijk openbaar vervoer voor de inwoners in onze metropoolregio.

Wij zijn u erg erkentelijk voor uw reactie. Uw reactie is door RET, HTM, EBS en MRDH beoordeeld op haalbaarheid, wenselijkheid en de concessie-eisen. Uit de reacties blijkt een grote betrokkenheid bij het openbaar vervoer en de waarde die het heeft voor onze inwoners en bereikbaarheid.

Door de hoeveelheid aan opmerkingen en suggesties gaan we in deze brief niet separaat in op uw reactie. Wij verwijzen u graag naar de bijgevoegde door 21 wethouders in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde Nota van Reactie. In de Nota van Reactie vindt u een overzicht van de ontvangen reacties. Ook staat er een reactie van de MRDH en de vervoerbedrijven.

Personeelstekort

Eerder informeerden wij u over de afgeschaalde dienstregelingen naar aanleiding van personeelstekorten bij de OV-bedrijven. Het is nog onzeker of in 2025 het personeelstekort dusdanig is verminderd dat de vervoerplannen direct volledig gerealiseerd kunnen worden. Het kan zijn dat de introductie van de nieuwe dienstregelingen 2025 gefaseerd plaatsvindt. Daardoor kunnen ook frequentieverbeteringen later dan start-2025 plaatsvinden. Wij informeren onze 21 gemeenten hierover middels onze bestuursberichten.

Vervolg

Met de vaststelling van de vervoerplannen en de Nota van Reactie door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit op 3 juli starten de vervoerbedrijven de verdere uitwerking van de dienstregeling 2025. Personeel- en voertuiginzet, het opstellen van dienstregelingen en het voorbereiden van

reisinformatie. Communicatie naar inwoners en reizigers vindt plaats in de weken direct voor de dienstregelingswijziging. EBS start met de nieuwe dienstregeling op maandag 6 januari 2025, RET en HTM op zondag 5 januari 2025.

Later dit jaar -na een evaluatie van de huidige vervoerplanprocedure- start de MRDH met de gemeenten de vervoerplanprocedure 2026.

Vanaf eind juli zijn de definitieve vervoerplannen te vinden op www.mrdh.nl/vervoerplannen.

Voor de gemeenten geldt dat u deze brief ook kunt gebruiken om uw gemeenteraad of raadscommissie te informeren.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by a horizontal stroke.

Jeffrey Keus
Portefeuillehouder OV-exploitatie

Bijlage
Nota van Reactie

Nota van Reactie Vervoerplannen 2025

Status: Definitief – Bestuurscommissie Vervoersautoriteit 3 juli 2024

Nota van Reactie Vervoerplannen 2025

In deze Nota van Reactie is gereageerd op de ontvangen reacties op de concept vervoerplannen en is aangegeven of het leidt tot een wijziging van het concept vervoerplan. De reacties zijn per gemeente per vervoerder/concessie gebundeld.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Albrandswaard	RET Bus	Geeft aan over het algemeen positief tegenover de wijzigingen in het vervoerplan te staan waaronder wijzigingen voorzien ten aanzien van lijn 79, lijn 65 en de nachtbus.	MRDH en RET danken u voor uw reactie, die zoals u aangeeft over het algemeen positief is.
Albrandswaard	RET Bus	Deel 1 ten aanzien van buslijn 79: Geeft aan dat de voorgestelde wijziging een positieve invloed heeft op de bereikbaarheid van de gemeente. De wijziging van de route van lijn 79, die in het Vervoerplan 2025 zal voortbestaan als lijn 64, betekent dat Kijvelanden (Poortugaal) een directe verbinding met de kern Hoogvliet krijgt. Daarbij wordt de verbinding gezocht met metrostations Poortugaal, Tussenwater en Hoogvliet. Door het bedienen van die ov-knooppunten heeft Albrandswaard een betere connectie met zowel Schiedam, Rotterdam als Spijkenisse. Geeft aan dat de routewijziging hiernaast ook ruimte biedt voor logischere vertrektijden en intervallen van de nieuwe lijn 64, omdat er geen afwisselende ronde meer gemaakt hoeft te worden, zoals lijn 79 en lijn 65 dat eerst deden. Beide wijzigingen hebben een positieve invloed op de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer in de regio. Acht de naamswijziging van lijn 79 naar 64 als logisch, omdat deze goed past tussen de overige lijnnummers in de omgeving.	MRDH en RET danken u voor uw positieve reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Albrandswaard	RET Bus	Deel 2 ten aanzien van buslijn 79: Ziet wel graag dat de bus blijft halteren aan de bestaande bushalte nabij het metrostation Poortugaal. Hiermee blijft de kwaliteit van de vervoersknoop in stand, worden de loopafstanden geminimaliseerd en is er een sterkere aansluiting met andere modaliteiten (fiets, metro, deelvervoer). Geeft aan dat bij instandhouding van de bushalte nabij het metrostation, de halte aan de Groene Kruisweg kan komen te vervallen. Stelt een nieuwe bushalte voor op de Schroeder van der Kolklaan, ter hoogte van de Oranje Nassaulaan. Onderzocht zal moeten worden hoe deze halte in de openbare ruimte kan worden ingepast. Gaat graag in gesprek met RET om te kijken hoe deze bushalte vorm gegeven kan worden.	Ten aanzien van de bushalte nabij metrostation Poortugaal: de halte blijft op het plein voor het metrostation. De halte aan de Groene Kruisweg behoudt RET graag voor de nachtbus. Ten aanzien van het voorstel van de gemeente voor een nieuwe bushalte op de Schroeder van der Kolklaan, ter hoogte van de Oranje Nassaulaan: RET neemt de uitnodiging tot gesprek met de gemeente graag aan om deze halte mogelijk toe te voegen aan het OV-netwerk.
Albrandswaard	RET Bus	Ten aanzien van buslijn 65: Vindt het laten vervallen van lijn 65 vanuit de bezetting van de ritten bezien een begrijpelijke keuze. Heeft echter wel zorgen over de vervoersvraag van en naar de wijk Overhoeken (Rhoon) die in het Vervoerplan 2025 niet meer wordt bediend. Gaat ervan uit dat er een oplossing kan worden gevonden om deze resterende vervoersvraag af te vangen. Denkt hierover samen met RET graag mee. Geeft aan dat de oorzaak van de slechte bezetting van buslijn 65 komt doordat de huidige vertrektijden niet aansluiten aan op de vervoersvraag (bedrijventerrein en muziekschool) in Overhoeken, met als gevolg dat er slechts één rit van lijn 65 wordt gebruikt (van de Overhoeken richting metrostation Rhoon) en de overige ritten niet/slecht bezet zijn.	De school van Albada in de wijk Kijvelanden heeft andere lestijden, waardoor RET bij het opstellen van de dienstregeling van lijn 65/79 niet goed op beide schooltijden tegelijkertijd kan aansluiten. De wijk Kijvelanden ligt verder van het metrostation vandaan en het (potentieel) reizigersaantal is ook groter dan dat van de Overhoeken . RET wil samen met de gemeente en de buurtbusvereniging bezien of er nog een andere oplossing voor de wijk Overhoeken/ de muziekschool geboden kan worden.
Albrandswaard	RET Bus	Ten aanzien van de nachtbus: Vertrouwt erop dat de nachtbuslijnen B7 en B11 in dezelfde vorm terug zullen keren, want de gemeente kijkt positief uit naar de bediening van de Albrandswaardse vervoersvraag in de nacht. Ziet bij eventuele toekomstige afschalingen graag dat de bediening van deze vraag in stand wordt gehouden.	RET heeft geen plannen voor een andere route voor lijnen BOB-buslijn 11 en BOB-buslijn 7 in Albrandswaard.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Albrandswaard	Algemeen	Geeft aan dat ze bij de buurtbussen te maken heeft met -verouderde betaalapparatuur waardoor niet alle reizigers betalen voor het vervoer -het feit dat er geen actuele reisinformatie in de bussen aanwezig is -het feit dat betalen met OVpay niet mogelijk is. Verzoekt MRDH om mee te denken over het langetermijnperspectief van en een oplossing voor de buurtbussen.	Zoals in het vervoerplan van RET aangegeven staat, vallen de buurtbussen - waarbij RET rijdt in opdracht van uw gemeente - buiten de concessie en daarmee feitelijk buiten deze vervoerplanprocedure waarin de voorstellen staan die binnen de concessie plaatsvinden. MRDH verwijst naar de afspraken rondom het maatwerkvervoer op grond van de huidige beleidslijn. MRDH verleent subsidie aan de gemeente/. De gemeente is opdrachtgever en verantwoordelijk voor dit maatwerkvervoer. Vanuit de door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde beleidslijn Mmmove! is het geen voorwaarde om zaken te doen met de concessiehouder om subsidie voor het gemeentelijke maatwerkvervoer van MRDH te krijgen. Het is een gemeentelijke keuze om het maatwerkvervoer zo identiek mogelijk te laten zijn aan het reguliere openbaar vervoer; vanuit de beleidslijn Mmmove! is dit mogelijk, maar niet noodzakelijk. De MRDH start een evaluatie inzake deze beleidslijn Mmmove! 2020-2025, zodat bepaald kan worden of en zo ja hoe het verder gaat met het (gemeentelijke) maatwerkvervoer vanaf 2026. Daarnaast bevestigt MRDH dat maatwerkvervoer in combinatie met bijvoorbeeld WMO-vervoer en leerlingenvervoer aan bod komt in de nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie van de MRDH. MRDH gaat dus met uw gemeente in gesprek over een lange termijn perspectief.
Albrandswaard	Algemeen/ RET	Geeft aan van harte bereid te zijn om mee te blijven denken over openbaar vervoer in en rond de gemeente.	MRDH en RET nemen met genoeg kennis van uw reactie en zien ook graag binnenkort uw nadrukkelijke betrokkenheid bij het aangekondigde onderzoek in het kader van Plan Busnet en bij de Mobiliteitsvisie waaraan op dit moment gewerkt wordt.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Barendrecht	RET Bus/Tram	Ziet de beoogde aanpassingen in de route en in de bedieningstijden van buslijn 283, de route van buslijn 187 en de route en frequentie van tramlijn 25 over het algemeen als positieve verbeteringen voor het openbaar vervoer in Barendrecht: -route en bedieningstijden buslijn 283 Voor lijn 283 is er grote drukte in de middaguren rondom het scholencluster aan de Zichtwei, waardoor er kleine aanpassingen nodig zijn. Lijn 283 rijdt momenteel in twee richtingen tussen Zuidplein, via station Barendrecht, en Kralingse Zoom. Het voorstel van de RET is om de lijn te laten eindigen op station Barendrecht. Ook wordt de middagspits opgerekt van 14:00 – 17:00 naar 13:00 – 17:00. Door de aanpassing aan de route blijft de verbinding tussen Carnisselande en station Barendrecht behouden en wordt deze verbinding gedurende meer uren van de dag bediend. Anderzijds komt de verbinding tussen station Barendrecht en Lombardijen/Kralingse Zoom te vervallen. Geeft aan dat de gemeente deze verbinding graag in stand had gehouden omdat deze bus ook een verbinding vormt tussen het station en het centrum van Barendrecht. Verzoekt RET te overwegen om buslijn 283 tussen het station en het scholencluster aan de Zichtwei via de Lindehoevelaan te laten rijden in plaats van via de Middeldijk. Hierdoor behoudt deze buslijn namelijk ook een functie op de verbinding tussen het station en het centrum. - route buslijn 187 Geeft aan dat het voorstel voor de nieuwe route in overeenstemming is met de gemaakte afspraken hierover met RET. -route en frequentie tramlijn 25 (voorstel tramlijn 5) Geeft aan dat ze de volgende wijzingen steunt: a) De inkorting tot Rotterdam Centraal b) De frequentie die in stand gehouden blijft c) De andere nummering. Van lijn 25 naar lijn 5.	MRDH en RET danken u voor uw reactie waarin u aangeeft dat u de aanpassingen als positieve verbeteringen ziet voor het openbaar vervoer in Barendrecht. Hieronder wordt nog afzonderlijk ingegaan op enkele aanpassingen en uw reacties daarop: -route en bedieningstijden buslijn 283 Via de Middeldijk bedient RET tevens de wijk De Leede. Voor Vervoerplan 2025 behoudt RET graag de bestaande routes. Voor Plan Busnet (2026 en verder) gaan MRDH en RET met uw gemeente in gesprek om het gehele busnetwerk van Barendrecht te bezien. -route buslijn 187 Prima, waarbij RET en MRDH erop vertrouwen dat de gemeente met ingang van dienstregeling 2025 de nieuwe noodzakelijke bushaltes gerealiseerd zal hebben. -route en frequentie tramlijn 25/5: RET en MRDH danken u voor uw steun.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Barendrecht	RET Tram	Verzoekt RET te kijken naar de vertrektijden van huidige tramlijn 25 bij de haltes vanaf de keerlus Carnisselande richting Rotterdam. De vertrektijden bij de haltes Waterkant en Middeldijkerplein liggen dicht bij elkaar. Door de krappe dienstregeling wordt hier vaak met een kleine vertraging gereden.	Dit is al gedaan. De rijtijden voor de dienstregeling worden regelmatig gemeten en aangepast. Om dat de rijtijden in seconden zijn en op de schermen in minuten worden weergegeven zijn afwijkingen die op vertragingen of te vroeg rijden lijken op dit korte traject mogelijk.
Barendrecht	RET Bus	Geeft aan dat bovenstaande aanpassingen bij name buslijn 283 impact hebben op de buurtbus met lijnnummer 603. Verkent graag samen met de RET en de buurtbusvereniging of hierdoor aanpassingen aan de dienstregeling van lijn 603 nodig zijn.	RET kijkt graag met u en de buurtbusvereniging welke aanvullende rol de buurtbus nu en in de toekomst kan blijven bieden.
Barendrecht	RET	Geeft aan dat ze tegen diverse problemen aanloopt bij de uitvoering van het gemeentelijke maatwerkvervoer, zoals verouderde betaalapparatuur, geen actuele reisinformatie in de bussen en ook betalen met OVpay kan niet. Verzoekt MRDH en RET om samen met de betrokken gemeenten mee te denken over het langetermijnperspectief voor de buurtbussen.	Zoals in het vervoerplan van RET aangegeven staat, vallen de buurtbussen waarbij RET als de door uw gemeente ingehuurd partij betrokken is buiten de concessie en daarmee feitelijk buiten deze vervoerplanprocedure waarin de voorstellen staan die binnen de concessie plaatsvinden. MRDH verwijst naar de afspraken rondom het maatwerkvervoer op grond van de huidige beleidslijn. MRDH verleent subsidie aan de gemeente/. De gemeente is opdrachtgever en verantwoordelijk voor dit maatwerkvervoer. Vanuit de door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde beleidslijn Mmmove! is het geen voorwaarde om zaken te doen met de concessiehouder om subsidie voor het gemeentelijke maatwerkvervoer van MRDH te krijgen. Het is een gemeentelijke keuze om het maatwerkvervoer zo identiek mogelijk te laten zijn aan het reguliere openbaar vervoer; vanuit de beleidslijn Mmmove! is dit mogelijk, maar niet noodzakelijk. De MRDH start een evaluatie inzake deze beleidslijn Mmmove! 2020-2025, zodat bepaald kan worden of en zo ja hoe het verder gaat met het (gemeentelijke) maatwerkvervoer vanaf 2026. Daarnaast bevestigt MRDH dat maatwerkvervoer in combinatie met bijvoorbeeld WMO-vervoer en leerlingenvervoer aan bod komt in de nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie van de MRDH. MRDH gaat dus met uw gemeente in gesprek over een lange termijn perspectief.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Barendrecht	RET	Verzoekt RET om in het busplan 2026 nadrukkelijk aandacht te besteden aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen Barendrecht Oost, Veren Ambacht en Nieuw-Reijerwaard (Dutch Fresh Port) per bus. Ook wordt in dit gebied in de periode vanaf 2026 de gebiedsontwikkeling De Stationstuinen ontwikkeld. De Stationstuinen is een woon-werkgebied met circa 3.500 woningen, voorzieningen (waaronder een MBO-campus) en werkgelegenheid. Voor de bereikbaarheid van Dutch Fresh Port en De Stationstuinen is station Barendrecht van groot belang. De trein vervult een belangrijke verbinding in noordelijke en zuidelijke richting. Er zijn echter verbeteringen mogelijk op de oost-westverbinding en ook op de verbinding richting Zuidplein en Kralingse Zoom.	De gemeente wordt betrokken bij het onderzoek naar het toekomstige busnet. Door uw reactie is deze inbreng in dit onderzoek al bekend. Bekeken zal worden of uw punten bijdragen aan een beter busnet, waarin zoals besloten is in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit in november 2023 (toekomstborging OV / herijking concessies) dat RET Bus het per 1 januari 2024 met 1,1 mln. minder dienstregelingskilometers per jaar zal moeten doen ten opzichte van de pré-Coronaperiode.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Barendrecht	RET	Geeft aan dat ze RET en MRDH nadrukkelijk wil betrekken bij het opstellen van het toekomstbeeld van het openbaar vervoer in Barendrecht. In dit toekomstbeeld wil de gemeente vastleggen op welke wijze ze in Barendrecht een goede dekking van het openbaar vervoer kan bieden. Tevens worden ook de kansen verkend om de verbinding met omliggende gemeenten te versterken. Het uitgangspunt voor het toekomstbeeld is om te streven naar een samenhangend systeem van trein, tram, bus, buurtbus en deelmobiliteit. In het toekomstbeeld gaat de gemeente onder meer aandacht besteden aan de volgende onderwerpen: - OV-bereikbaarheid van De Stationstuinen. Vindt het van belang dat hoewel deze nieuwe wijk direct naast het station ligt, dat hier een goede busverbinding naar de omringende gemeenten en andere delen van Rotterdam komt. - Overstappunt nabij A29 Vindt dat de OV-verbinding vanuit Barendrecht in zuidelijke richting onvoldoende kwaliteit heeft. De verbindingen richting de Hoeksche Waard, Goeree Overflakkee, West-Brabant en Zeeland zijn niet logisch en lopen allen via Zuidplein. Wil daarom onderzoeken of aanhaking van Barendrecht op 1 of meerdere buslijnen over de A29 kansrijk is om de verbinding richting het zuiden te verbeteren. Wil de mogelijkheid verkennen om dit te combineren met een transferium richting Rotterdam Zuidplein. - Inzet deelmobiliteit om kwaliteit tram- en bushaltes te vergroten Is van mening dat door het plaatsen van deelfietsen en –scooters bij enkele strategische tram- en bushaltes het OV gebruik binnen de gemeente bevorderd kan worden. Door aan het OV Transferium een invulling te geven ziet de gemeente kansen om een samenhangend systeem van (buurt-) bussen, trams, trein en deelmobiliteit te creëren.	Dank dat u MRDH en RET wil betrekken bij de totstandkoming van uw toekomstbeeld over het openbaar vervoer. Tegelijkertijd spreken MRDH en RET de hoop uit dat uw toekomstbeeld van het openbaar vervoer aansluit bij de gezamenlijke uitkomsten uit het Plan Busnet en het proces van de Mobiliteitsvisie MRDH, waarbij bij uw gemeente ook betrokken is en wordt. Een goede aansluiting is immers van belang, omdat u als 21 gemeenten gezamenlijk over het openbaar vervoer gaat en als individuele gemeente de kwaliteit en het gebruik van het openbaar vervoer sterk kan beïnvloeden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Barendrecht	RET	Geeft aan dat ze gezamenlijk met betrokken partijen zoals Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, Ministerie van I&W verkent wat de mogelijkheden zijn om de 2e Heinenoordtunnel na 2030 voor openbaar vervoer geschikt te maken voor busvervoer. Nu is deze tunnelbuis alleen geschikt voor landbouwverkeer. Ziet samen met de gemeente Hoeksche Waard kansen om hiermee de OV-verbinding tussen deze gemeenten te versterken. Benut graag de kennis en relaties binnen de MRDH om dit vraagstuk bij de juiste instanties te beleggen.	MRDH weet dat u belang hecht aan goede verbindingen met omliggende gemeenten. Deze OV-verbindingen vallen echter onder bevoegdheid van de provincie Zuid-Holland. MRDH is bereid om met de provincie te overleggen of ze potentie ziet in uw ideeën. Als de provincie hierin potentie ziet en nadat de gemeente met de tunnelbeheerder Rijkswaterstaat gekeken heeft naar mogelijkheden, dan denkt MRDH vervolgens altijd graag met u mee.
Capelle aan den IJssel	Algemeen	Is verheugd, dat er dit jaar weer een reguliere vervoerplanprocedure wordt doorlopen, waarbij de gemeente een reactie kan geven op de voorgestelde vervoerplannen.	MRDH dankt u voor uw positieve reactie.
Capelle aan den IJssel	Algemeen	Pleit voor duidelijke afspraken over het tijdig communiceren van langdurige wijzigingen op de dienstregeling als gevolg van afschalingen door personeelstekorten. Stelt als suggestie voor een periode van minimaal twee weken voor implementatie van de wijziging. In deze periode hebben de gemeenten dan ook tijd om de raden hierover te informeren.	MRDH snapt uw verzoek en zal daar zo veel mogelijk gehoor aan geven en dat geldt ook voor de vervoerders, maar tegelijkertijd moet gezegd worden dat dit niet altijd mogelijk is. De geplande dienstregeling dient immers zo lang als mogelijk gereden te worden en de situatie met betrekking tot het personeel kan in een korte periode veranderen. Zoals in de door MRDH verzonden bestuursberichten te lezen was lukte het soms wel om ruim van tevoren een probleem te zien aankomen (HTM) maar werd men soms ook overvallen (RET). Voor de reiziger was dit uiteraard niet wenselijk. Toen is met alle hens aan dek om de reizigers toch nog zo snel mogelijk van informatie te voorzien en de gemeenten van informatie te voorzien door met spoed opgestelde bestuursberichten. Met RET is daar toen ook over gesproken.
Capelle aan den IJssel	Algemeen	Is blij dat in een vroeg stadium wordt aangegeven door RET dat er gewerkt gaat worden aan een nieuwe busstructuur dat geïmplementeerd gaat worden vanaf vervoerplan 2026. Gaat ervan uit betrokken te worden bij dit traject.	MRDH kan bevestigen dat de gemeente door MRDH en RET wordt betrokken bij het onderzoek Plan Busnet (2026 en verder).

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Capelle aan den IJssel	Maatwerk-vervoer/ RET	Ziet een relatie tussen het onderzoek naar een nieuwe busstructuur/nieuw busnet en de buurtbus Capelle, die volgens de gemeente steeds meer reizigers vervoert en inmiddels met drie lijnen (605, 606 en 607) de wijken onderling verbindt. Geeft aan dat gelet op het afnemende aantal vrijwilligers en daarmee samenhangend de problemen van bemensing op de buurtbus, dat ze risico's ziet voor de continuïteit van de geboden dienstverlening. Gaat daarom graag in gesprek met RET over de mogelijkheid om de huidige buslijn 31, die nu van Rotterdam Alexander via Capelle Centrum naar de Terp rijdt, te verlengen tot station Schollevaar. Deze wens is in een eerder stadium aangegeven bij RET.	RET wil samen met de gemeente bezien of en zo ja hoe een netwerk van regulier en maatwerk vervoer effectief de reizigersvraag in Capelle kan bedienen. Precieze verkenning van de reizigersvraag is hierbij noodzakelijk. Het aantal gebruikers op de buurtbussen is mogelijk wel aan de (te) lage kant ter financiering van een reguliere bus.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Capelle aan den IJssel	Maatwerk- vervoer	Ziet momenteel een knelpunt in de inbedding van de buurtbus binnen het totale vervoeraanbod; dit heeft te maken met de apparatuur op de buurtbus die vergeleken met de normale RET-bus, verouderd is. Hierdoor kan geen actuele reisinformatie over de buurtbus worden gegeven. Verder is het niet mogelijk met OVpay te betalen. De RET geeft aan niet te investeren in nieuwe apparatuur, vanwege kortlopende leasecontracten van deze bussen. Is van mening dat de problematiek met verouderde apparatuur in de buurtbussen veroorzaakt wordt door het ontbreken van perspectief voor de lange termijn over de inzet van de buurtbussen. Geeft aan dat RET het risico te groot vindt om te investeren in de buurtbussen. De financiële bijdrage uit de beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025 (Mmmove!) heeft het voor gemeenten mogelijk gemaakt de buurtbus te laten rijden. Het aflopen van de termijn van deze regeling maakt de toekomst van de buurtbus ook onzeker. Verzoekt MRDH en RET om samen met de betrokken gemeenten na te denken over het langetermijnperspectief voor de buurtbussen. Vindt dat de vraagstukken waar de gemeente als opdrachtgever tegenaan loopt, kunnen worden opgelost door het anders organiseren van de aansturing van de buurtbus, bij voorkeur door deze onderdeel te maken van de reguliere busconcessie Rotterdam. Aandachtspunten voor de gemeente zijn de plicht de buurtbus aan te besteden, het uitblijven van investeringen in nieuwe apparatuur in de bussen en het vergroten van de samenhang tussen de buurtbus en de overige vormen van openbaar vervoer in de regio.	Zoals in het vervoerplan van RET aangegeven staat, vallen de buurtbussen waarbij RET als de door uw gemeente ingehuurde partij betrokken is buiten de concessie en daarmee feitelijk buiten deze vervoerplanprocedure waarin de voorstellen staan die binnen de concessie plaatsvinden. MRDH verwijst naar de afspraken rondom het maatwerkvervoer op grond van de huidige beleidslijn. MRDH verleent subsidie aan de gemeente/. De gemeente is opdrachtgever en verantwoordelijk voor dit maatwerkvervoer. Vanuit de door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde beleidslijn Mmmove! is het geen voorwaarde om zaken te doen met de concessiehouder om subsidie voor het gemeentelijke maatwerkvervoer van MRDH te krijgen. Het is een gemeentelijke keuze om het maatwerkvervoer zo identiek mogelijk te laten zijn aan het reguliere openbaar vervoer; vanuit de beleidslijn Mmmove! is dit mogelijk, maar niet noodzakelijk. De MRDH start een evaluatie inzake deze beleidslijn Mmmove! 2020-2025, zodat bepaald kan worden of en zo ja hoe het verder gaat met het (gemeentelijke) maatwerkvervoer vanaf 2026. Daarnaast bevestigt MRDH dat maatwerkvervoer in combinatie met bijvoorbeeld WMO-vervoer en leerlingenvervoer aan bod komt in de nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie van de MRDH. MRDH gaat dus met uw gemeente in gesprek over een lange termijn perspectief. Ten aanzien van uw reactie dat het gemeentelijk maatwerkvervoer opgenomen zou moeten worden in de reguliere busconcessie Rotterdam wijzen MRDH en RET u erop dat besluitvorming in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit in november 2023 ertoe heeft geleid dat RET Bus het met zo'n 1 miljoen dienstregelingskilometers op jaarbasis minder moet doen. 12,5 mln. i.p.v. van de 13,6 mln. in de periode voor Corona. Daarmee nog geen uitspraak gedaan hebbende over de uitkomsten van het onderzoek naar de nieuwe busstructuur/het nieuwe busnet, maar wel om de verwachtingen realistisch te laten zijn. Het aantal instappers op de buurtbussen is immers relatief laag voor regulier OV.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Capelle aan den IJssel	RET	Vraagt aandacht voor de toekomstige grootschalige woningbouwontwikkelingen in de omgeving van de Oostflank van Rotterdam en het Capelse Rivium. Dit bedrijventerrein wordt getransformeerd tot stadswijk met zo'n 5.500 woningen, die ontwikkeld worden vanaf 2026. Acht het noodzakelijk dat bij de oplevering van de woningen voorzien is in voldoende openbaar vervoermogelijkheden.	Vooralsnog verwachten MRDH en Transdev dat de onlangs vernieuwde Parkshuttle een goed vervoeraanbod biedt, en dat de Parkshuttle voldoende capaciteit biedt. De instapgegevens zullen goed gemonitord blijven worden en de overleggen met Transdev en de gemeente over de toekomst van de Parkshuttle worden voortgezet.
Delft	Algemeen		Uw reactiebrief laat veel samenhang met andere dossiers zien. MRDH lijkt het daarom nuttig om een bestuurlijk gesprek met u te organiseren. MRDH zal dit gesprek initiëren. Hieronder gaat MRDH dan wel met gezamenlijk met de OV-bedrijven in op uw reacties.
Delft	Algemeen	Waardeert de werkwijze van het voorafgaand aan het versturen van de ontwerp-vervoerplannen, het communiceren met MRDH over de planning. Hierdoor heeft de gemeente haar eigen proces vroegtijdig kunnen inrichten. Geeft aan dat haar reactiebrief aan MRDH op de ontwerp-vervoerverplannen van 13 maart mogelijk nog kan veranderen naar aanleiding van de gemeenteraadsvergadering op 16 mei.	MRDH dankt u voor deze waardering en de afstemming met MRDH vooraf over de gemeenteraadsvergadering van 16 mei. MRDH heeft door die afstemming rekening kunnen houden met de iets latere aanlevering van de definitieve reactiebrief van de gemeente Delft.
Delft	Algemeen	<u>Gebiedsontwikkelingen en Openbaar Vervoer</u> Geeft aan dat ze met verschillende recent voltooide en aankomende grote bouwprojecten het belang heeft ingezien van het aanbieden van openbaar vervoer langs deze nieuwe gebieden om passagiers aan te trekken en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Vindt dat het streven moet zijn om geïntegreerde OV voorstellen op te nemen in de vervoerplannen van de OV-bedrijven die het potentieel van het openbaar vervoer volledig benutten bij bouwontwikkelingen, want alleen door het openbaar vervoer strategisch te implementeren in gebiedsontwikkelingen kan het mobiliteitsgedrag van inwoners beïnvloed worden en een bijdrage leveren aan een duurzame en leefbare stad.	In Delft wordt net als in andere steden in de metropoolregio binnenstedelijk gebouwd en verdicht. OV, lopen en fiets zijn hierbij de beoogde belangrijkste modaliteiten. Mocht het zo zijn dat het hierdoor de capaciteit van het bestaande OV-systeem niet meer voldoende is, dan wordt er conform afspraak in de concessie opgeschaald. Dit wordt dan opgenomen in toekomstige vervoerplannen. Indien aanpassingen in lijnvoering gewenst zijn vanuit vervoerkundig oogpunt, dan wordt dit onderdeel van een toekomstige vervoerplanprocedure.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	Algemeen	<u>Brede welvaart</u> Ziet in de vervoerplannen een nadruk op economische efficiëntie. Ziet dat de technische plannen van de afzonderlijke vervoerbedrijven niet op elkaar aan lijken te sluiten. Vindt dat een integrale visie op bereikbaarheid, toegankelijkheid, inclusiviteit en dekking van de vervoersgebieden ontbreekt en dat om aan de doelstellingen van brede welvaart te voldoen, een geïntegreerde visie vereist is die niet alleen economische aspecten, maar ook sociale en inclusieve factoren omvat. Vindt dat goed openbaar vervoer een cruciale rol speelt bij het succes van brede welvaart en dat een efficiënt en toegankelijk openbaar vervoersysteem bijdraagt aan het verbeteren van de bereikbaarheid, het bevorderen van sociale inclusie en het verminderen van de milieu-impact. En dat door meer mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer files verminderd worden, de luchtkwaliteit verbeterd wordt en de levenskwaliteit in steden worden verhoogd. Vindt dat een geïntegreerd openbaar vervoersysteem dat is afgestemd op de daadwerkelijke behoeften van de burgers, daarom een belangrijk onderdeel is van de strategie om brede welvaart te bevorderen. Ziet een duidelijke rol voor de MRDH om als regio een duurzaam en samenhangend aanbod voor het lokaal en regionaal openbaar vervoer op te zetten waarmee we recht gedaan wordt aan de doelstellingen van de Strategische Agenda op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteitstransitie en brede welvaart. Is van mening dat hiervoor een intensievere samenwerking nodig is tussen de disciplines Openbaar Vervoer, Verkeer & Vervoer, het Economisch Vestigingsklimaat en de Verstedelijkingsalliantie om te komen tot een integraal OV-systeem waarmee we onze regionale doelstellingen kunnen verwezenlijken en meer oog hebben voor de maatschappelijke effecten.	MRDH ziet de op te stellen Mobiliteitsvisie als de juiste plek om het gesprek te voeren over de genoemde maatschappelijke opgaven. MRDH herkent de wens om op deze brede opgaven een integrale visie te ontwikkelen. Bereikbaarheid, ook per OV, speelt hierin een belangrijke rol. Dat dit gebeurt in het kader van Brede Welvaart is het uitgangspunt. Bij het vaststellen van de Strategische Agenda hebben we namelijk afgesproken dat de MRDH-inzet directe impact heeft op de groei van welvaart en welzijn van de metropoolregio. In het proces om te komen tot een gedragen Mobiliteitsvisie gaat MRDH daarover graag met uw gemeente en met de andere 20 gemeenten het gesprek aan.
Delft	EBS-HGL	Geeft aan dat buslijn 69 zal rijden tot en met de zomervakantie van 2025 en ziet graag bevestigd dat EBS met buslijn 69 blijft rijden als tramlijn 19 onverhoopt later dan de zomervakantie 2025 van start gaat.	MRDH en EBS bevestigen dat EBS met buslijn 69 blijft rijden als tramlijn 19 onverhoopt later dan na de zomervakantie 2025 van start gaat. Dit is een concessieverplichting.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	EBS-HGL	Geeft aan dat EBS meldt dat betrokken partijen onderzoeken op welke wijze de bediening van de TU Campus ingevuld gaat worden. Geeft aan dat gesprekken hierover nog niet hebben plaatsgevonden. Roept de MRDH daarom op om op de kortst mogelijke termijn het gesprek aan te gaan met EBS en gemeente Delft. Geeft aan dat het uitwerken van een structurele oplossing voor het inperken van de dienstregeling van tramlijn 19 immers tijd kost. Het gaat dan enerzijds om het uitdenken van logische routes, de keuzes voor de te bedienen gebieden en de positie van deze verbinding binnen het totale OV-systeem. Anderzijds moet er rekening houden worden met de tijd die EBS nodig heeft om de gekozen dienstregeling te implementeren en de communicatie hierover te starten. Geeft aan dat EBS namelijk vanaf de zomer 2025 met deze lijn moet starten. Benadrukt dat het niet alleen gaat om de bereikbaarheid in de avonduren, zoals EBS in het ontwerp-vervoerplan stelt, maar ook over de bereikbaarheid van het gehele gebied van de TU Delft en dicht bij de TU Delft in de weekenden en in de zomerperiode.	Tegelijkertijd met het honoreren van het verzoek van de TU om in Campus Zuid de tram niet te laten rijden is afgesproken dat TU het voortouw neemt om een mobiliteitsvisie voor Campus Zuid te ontwikkelen. De TU heeft daar invulling aan gegeven met het opstellen van een Mobiliteitsplan TU Delft Campus-Zuid. Hier zijn MRDH, gemeente Delft en de faculteiten en bedrijven op Campus Zuid bij betrokken. Uit de groslijst met mogelijke maatregelen heeft de TU Delft een selectie gemaakt, waarmee direct aan de slag kan worden gegaan. Deze acties voor de korte termijn hebben betrekking op verbeteringen ten aanzien van de first/last mile, zoals het verbeteren van fiets- en stallingsvoorzieningen, in gesprek gaan met de aanbieders van deelmobiliteit over aanbod op de campus, verbeteren van looproutes vanuit station Delft Campus. Maar ook het uitvoeren van onderzoeken naar de haalbaarheid van een busverbinding met station Delft Campus en een betere verbinding van Campus Zuid met de bestaande buslijnen 40 en 174. De gemeente Delft is aangesloten bij het onderzoek naar de integrale verbetering van de OV-verbindingen naar de TU-campus. Voor wat betreft de bereikbaarheid in de avonduren geldt dat met de komst van tramlijn 19 de concessieafpraak voor de bediening door lijn 69 vervalt. MRDH en EBS zijn in overleg over de avond- en weekendbediening op de TU Campus. Op 3 juli 2024 vindt besluitvorming door de bestuurscommissie plaats over de herijking van de EBS-concessies. Na een positief besluit over de herijking zal verdere vervoerkundige uitwerking van de weekend- en avondbediening plaatsvinden.
Delft	EBS-HGL	Geeft aan dat de R-netlijn 455 weer met een frequentie van 6x per uur gaat rijden in de spits en dat de dienstregeling tussen Naaldwijk en Delft en Delft en Zoetermeer gelijk wordt getrokken en dat de uitbreiding van zitplaatsen en het vergroten van de eenduidigheid op deze lijn positief bijdraagt aan de reiservaring.	MRDH en EBS danken u voor deze positieve reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	EBS-HGL	<u>Lijn 53 Delft - Rijswijk</u> Geeft aan dat de eerste woningen in wijk Pasgeld pas in het najaar van 2026 opgeleverd worden en daarmee het opwaarderen van deze buslijn naar het vervoerplan 2026 verschuift. Wil graag een toelichting op hoe de monitoring van de huidige OV-vraag op lijn 53 in zijn werk gaat, welke criteria worden gehanteerd en hoe het aanbod daar zo nodig op aangepast wordt. Geeft aan dat een verhoging van het aanbod op lijn 53 een toename van dienstregelingen betekent en ziet daarom graag een bevestiging dat die ruimte voor extra dienstregelingen er ook daadwerkelijk is in de voorgestelde vervoerplannen voor 2026.	Zoals bij alle lijnen in het vervoergebied van EBS, monitort EBS vanuit de reizigersdata de bezetting van alle ritten die worden gereden. Mocht lijn 53 voor 2026 al regelmatig te druk zijn, waardoor reizigers niet mee kunnen, dan zal er op die momenten versterkingsritten ingezet worden. Omdat op deze lijn met 8-persoonsvoertuigen gereden wordt is het hebben van een B-rijbewijs voor chauffeurs voldoende. Dit maakt het voor EBS makkelijker om snel op te schalen wanneer dit nodig is op eventueel drukke momenten.
Delft	EBS-HGL	<u>Verbinding Campus TU Delft met station Delft Campus</u> Geeft aan dat EBS stelt dat de verbinding tussen station Delft Campus en de campus van de TU Delft parallel kan worden beschouwd met de avondbediening van de campus vanaf station Delft. Is benieuwd naar de achtergrond van deze koppeling, want stelt dat de huidige grote vervoerwaarde tussen station Delft Campus en de campus van de TU Delft namelijk niet afhankelijk is van tramlijn 19 en dat deze door tramlijn 19 ook niet kan worden ingevuld. Is van mening dat een verbinding tussen station Delft Campus en de campus van de TU Delft onafhankelijk van tramlijn 19 een toegevoegde waarde heeft voor de OV-bereikbaarheid van de stad. Niet alleen vanwege de bestaande, latente vervoerwaarde op deze verbinding, maar ook omdat de vervoerwaarde op dit traject verder zal toenemen op het moment dat de frequentie op het spoor wordt verhoogd en er meer sprinters stoppen op station Delft Campus. Ook de verdere ontwikkeling van het Innovatie District Delft (IDD) als economisch kerngebied in de regio zal de potentie van deze verbinding verder vergroten. Ziet graag een voorstel van de MRDH (en EBS) om het gesprek op te starten om bovengenoemde bestaande en toekomstige reizigersstromen te faciliteren met een nieuwe busverbinding tussen station Delft Campus en de campus van de TU Delft. Hiervoor zouden de structurele middelen die voortkomen uit de motie Bikker, die niet volledig nodig zijn voor het mitigeren van de tariefstijging in het openbaar vervoer, gebruikt kunnen worden.	EBS acht in 2025 een losse OV-lijn tussen station Campus en de TU Campus exploitatief niet uitvoerbaar. Hoe de vervoerwaarde zich in de toekomst ontwikkelt is mede afhankelijk van de ontwikkeling van de Oude Lijn en Innovatiedistrict Delft. MRDH en EBS gaan graag in gesprek met de gemeente Delft om over deze toekomstige ontwikkelingen door te praten.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	EBS-HGL	<u>Lijn 37 Den Haag Leyenburg - Delft</u> Vindt het spijtig dat ondanks dat deze lijn één van de hoogste groeicijfers met zich meebrengt als de frequentie verhoogd zou worden van 2x naar 4x per uur, dat EBS niet voorstelt deze potentie te verzilveren. Wil hier graag een toelichting op. Wil de concrete toezegging dat in het volgende vervoerplan 2026 staat dat de frequentie van deze lijn verhoogd wordt naar 4x per uur.	Het verhogen van de frequentie op het R-net levert een kwaliteitsverbetering op voor een grote groep reizigers in het vervoergebied Haaglanden Streek. Er bestaat ook bij EBS een grote wens om de frequentie van lijn 37 te verhogen, dat is echter niet mogelijk in 2025 omdat dit het maximum aantal dienstregeling kilometers zou overschrijden zoals afgestemd in de herijking van de concessie en/of ten koste van het bestaande vervoer elders zou gaan.
Delft	EBS-HGL	<u>Verbinding Rotterdam The Hague Airport</u> Geeft aan dat de buslijn 37 tijdens Corona is ingekort en niet meer naar de airport gaat. Vindt het essentieel dat de MRDH en EBS zich inspannen om te onderzoeken waarom buslijn 37 niet weer is doorgetrokken naar Rotterdam The Hague Airport en of dit alsnog mogelijk is. Is van mening dat de inkorting in tegenspraak met de strategische doelstellingen van de MRDH met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid is. Geeft aan dat de Adviescommissie heeft benadrukt dat afgeschaald aanbod van het openbaar vervoer moet worden heroverwogen, waarbij het heropenen en herstellen van routes de standaard moet zijn, tenzij er gegronde redenen zijn om dit niet te doen. Geeft aan dit aan sluit bij de visie van de gemeenten om de toegankelijkheid en dekking van het openbaar vervoer te optimaliseren en tegemoet te komen aan de behoeften van de gemeenschap.	Als gevolg van (de besluitvorming rond) de Coronacrisis en herijking van de concessies zullen niet alle vervoerverbindingen uit het verleden hersteld worden. Naar deze verbinding was weinig vraag, maar als er weer meer vraag te verwachten is, kan EBS voorstellen doen om weer meer openbaar vervoer toe te voegen. Gezien de grotere potentie op andere verbindingen waar EBS in de toekomst de frequenties mogelijk wil verhogen is het nu niet wenselijk om de beschikbare dienstregeling kilometers te steken in deze verbinding. Er is helaas nog geen verwachting uit te spreken wanneer dit wel het geval zal zijn.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	EBS-HGL	Geeft aan dat in de Coronaperiode de buslijnen 51 en 61 samengevoegd zijn tot lijn 61 en dat dit vervoerplan niet voorziet in specifieke plannen voor het opnieuw splitsen van deze lijnen. Pleit daarom voor een zorgvuldige evaluatie van de impact van deze wijziging op de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de stad en voor het verkennen van mogelijke oplossingen om eventuele negatieve effecten te mitigeren en de reiservaring van passagiers te verbeteren. Wil op basis van de evaluatie het komende jaar de splitsing van lijn 51 en 61 bespreken. Verwijst naar de Adviescommissie die als advies gaf om nog eens bezien welk afgeschaald aanbod alsnog teruggedraaid kan worden vanwege het maatschappelijke belang van OV.	De verbinding Kuyperswijk-Station Delft is met de eerdere wijziging in het lijnennet niet veranderd. Vanuit Delft Kuyperswijk is het OV zelfs verbeterd door het doortrekken van de lijn naar Rijswijk met een frequentie van 4x per uur (was met lijn 51 slechts 2x per uur). Voor doorgaande reizigers tussen station Delft en station Rijswijk was en is de trein de snelste verbinding. Lijn 51 had op de haltes aan de Ruys de Beerenbrouckstraat weinig instappers per dag, deze haltes worden echter nog steeds bediend door de Delfthopper. Het terugdraaien van deze maatregel zal zorgen voor meer paralleliteit in het lijnennet en lagere frequenties en daarmee voor een verlies aan kwaliteit voor de reizigers.
Delft	EBS-HGL	<u>Delfthopper</u> Ziet een toename in het gebruik van de Delfthopper, maar nog geen concrete stappen vanuit EBS om de service te vergroten en bijvoorbeeld aan te sluiten bij de systematiek van de Haagse Hopper. Is van mening dat de Delfthopper een suboptimaal vervoersysteem is, maar ziet wel binnen de huidige concessie kansen om meer gebieden en voorzieningen met elkaar te verbinden dan nu het geval is en daarmee de OV-bereikbaarheid te vergroten. Geeft aan dat kansen voor de Delfthopper zijn bijvoorbeeld bij de sportlocaties in de gemeente, Delft, bij de diverse woonzorgcentra en bij de voormalige bushaltes in het gebied Voordijkshoorn.	EBS ziet ook een toename in het gebruik van de Delfthopper. En daarmee kansen om meer gebieden en voorzieningen met elkaar te verbinden. Er is op het moment echter geen budget beschikbaar om de capaciteit te vergroten of om extra haltes aan het Delfthopper-systeem toe te voegen. EBS staat uiteraard open om met u in overleg te gaan over uw verbeteringsuggesties voor de Delfthopper en gaat graag in op uw uitnodiging. Indien de gemeente budget beschikbaar heeft zal dat de mogelijkheden tot doorontwikkeling vergroten.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	HTM	Geeft aan de informatie van HTM niet consequent en niet volledig te vinden omdat in dit vervoerplan in afwijking van het laatste echte vervoerplan 2021 niet door HTM uitgelegd wordt waarom er afgeweken wordt de frequenties van tramlijn 19 naar de TU Delft. Nu wordt door HTM voorgesteld: 1. Werkdag 4x per uur tussen 7:00 uur en 19:00 uur. 2. Op werkdagen in de avond en in het weekend geen bediening na 19:00 uur tussen station Delft en het eindpunt van tramlijn 19 op de campus; 3. In de zomerdienstregeling is geen bediening tussen station Delft en het eindpunt van tramlijn 19 op de campus. Is van mening dat in het vervoerplan niet duidelijk wordt vanaf welk moment HTM tramlijn 19 door wil laten rijden naar de campus.	Het rijden van 4x per uur was een bestuurlijk besluit. Dit stond in het vervoerplan 2021 van HTM. De bedieningsperiode 07.00 uur – 19.00 uur is vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst tussen TU Delft en MRDH uit 2022. Wat betreft de zomerdienstregeling: die is voor 2025 nog niet opportuun omdat de verwachting is dat pas (vlak) na de zomer 2025 gestart wordt met de exploitatie van tram 19 naar de TU wijk. Voorstellen voor de zomerdienstregeling volgen dus in het volgende vervoerplan, die van vervoerplan 2026. De gemeente Delft wordt periodiek geïnformeerd over de actuele planning en voortgang van lijn 19 TU Delft Campus.
Delft	EBS HGL	Is van mening dat vanwege bovenstaande voorstellen het zuidwestelijke deel van de binnenstad, waaronder het winkelgebied Zuidpoort, met het theater, restaurants en bioscoop en het volledige zuidoostelijke deel van de stad, met de woonwijken Wippolder en Schoemakerstraat en de campus van de TU Delft onbereikbaar zijn met het openbaar vervoer.	Zuidpoort en het gebied er omheen wordt bediend door 3 Delftse bus-stadslijnen van EBS Ook wordt Zuidpoort en een belangrijk deel van de campus TU Delft nog bediend met de hoogwaardige R-netbuslijn 455 van EBS. Met deze 4 lijnen worden ook de woonwijken Wippolder en Schoemakerstraat bediend.
Delft	HTM	Geeft aan dat ze meermaals haar grote zorgen geuit naar de MRDH ten aanzien van de effecten die het inperken van de dienstregeling van tramlijn 19 heeft op de bereikbaarheid van de stad. Brengt nogmaals de brief onder de aandacht die ze 6 juli 2023 heeft gestuurd naar aanleiding van de motie van afkeuring die de gemeenteraad unaniem had aangenomen.	MRDH heeft eerder reeds kennisgenomen van uw zorgen. Op 3 juli 2024 vindt besluitvorming plaats over de herijking van de busconcessie van EBS. Na positieve besluitvorming zal EBS het voorstel uitwerken voor de weekend- en avondbediening per bus van en naar TU Campus voor de rest van 2025. Delft wordt hierbij betrokken. De Bestuurscommissie wordt in 2024 over de afspraken geïnformeerd.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Delft	HTM	Vindt het onbespreekbaar dat de dienstregelingen die HTM met bovenstaande voorstellen niet in Delft in gaat zetten dat deze dienstregelingen uit Delft verdwijnen. Stelt zich op het standpunt dat deze dienstregelingen worden overgedragen aan EBS.	De 21 regiogemeenten binnen de metropoolregio Rotterdam Den Haag kennen geen OV-systeem waar elke stad of elke gemeente een eigen afgebakende hoeveelheid dienstregelingen dan wel haar eigen dienstregelingskilometers heeft. Concessies in Nederland omvatten niet 1 stad, maar omvatten in alle gevallen meerdere steden. Gegeven de beschikbare middelen wordt door de OV-bedrijven gekeken waar de dienstregelingen/dienstregelingskilometers zo goed mogelijk kunnen worden ingezet binnen de door MRDH gestelde kaders van de concessie, zodat reizigers MRDH-breed zo goed mogelijk kunnen worden bediend. De uitbreiding van lijn 19 naar de TU wijk is overigens een uitbreiding van het productieniveau van HTM waardoor er geen sprake van is dat er dienstregelingen van HTM verdwijnen uit Delft. Met de uitbreiding van tramlijn 19 (= hoogwaardig openbaar vervoer) naar de TU verdwijnen uiteraard wel de dienstregelingen van buslijn 69 overdag.
Den Haag	HTM/EBS	Spreekt haar waardering uit over de inhoudelijke plannen zoals beschreven in het Vervoerplan van HTM en EBS.	HTM en EBS danken u voor deze uitgesproken waardering.
Den Haag	HTM Bus	Ziet de komst van de elektrische zero-emissie 18-meter bussen als een grote stap voorwaarts richting een duurzaam Den Haag.	MRDH en HTM danken u voor uw reactie en zijn dit met u eens.
Den Haag	HTM Bus	Is verheugd met de terugkeer van de nachtbus. Hiermee wordt een impuls gegeven aan de bereikbaarheid van de stad en de levendigheid van het nachtleven.	HTM en MRDH danken u voor uw reactie.
Den Haag	HTM Rail	Vindt de vaste inzet van de Strandexpress een goede ontwikkeling voor de vele reizigers die zich richting het strand willen begeven en voor de ondernemers aan de kust.	HTM dankt u voor uw reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Den Haag	Algemeen	Plaatst een kritische kanttekening bij het proces van de vervoerplanprocedure 2025. De beschikbare tijd voor inspraak voor gemeenten wordt als ontoereikend gezien. Voor een gedegen inspraakproces met de stad met betrokkenheid van de gemeenteraad is er onvoldoende tijd beschikbaar gesteld. Verzoekt dan ook het proces voor de vervoersplannen 2026 aan te passen, omdat ze het uitermate belangrijk vindt dat inwoners en andere partijen in de stad zich kunnen uitspreken over de kwaliteit van het openbaar vervoer-netwerk.	MRDH wijst de gemeente erop dat het proces en de reactietermijnen van de vervoerplanprocedure 2025 in de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit op 10 januari 2024 is vastgesteld. Veel gemeenten hebben vanaf 10 januari het proces zo ingeregeld dat ze binnen de termijn van 13 maart tot 10 mei een reactie naar MRDH konden sturen. Daarbij is ook toegezegd dat het later aanleveren dan 10 mei van de reactie in enige mate (twee weken) ingeregeld kon worden. Dit betekent dat gemeenten 8 tot 10 weken hadden om te reageren. Voor de vervoerplanprocedure 2026 betreft de MRDH uw verzoek bij de planning, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de concessie-afspraken met de OV-bedrijven dat zij voor het inleveren van het Vervoerplan 1 maart als deadline hebben en dat voor de zomervakantie de procedure conform de afspraken hierover met de OV-bedrijven afgerond dient te zijn. Deze concessie-afspraken met de OV-bedrijven is gemaakt omdat een goede uitwerking van de vervoersplannen naar een dienstregeling veel tijd vergt. Intern bij de OV-bedrijven moet een heel proces doorlopen worden om te komen tot goedgekeurde rijtijden, personeelsroosters en personeelsdiensten. In de Mobiliteitsvisie die thans opgesteld wordt komt een pilot 'burgerparticipatie' als mede-taak van MRDH aan bod.
Den Haag	Algemeen	Heeft er begrip voor dat HTM wil inzetten op flexibilisering van de dienstverlening en dat de frequentie op sommige lijnen en op sommige tijden in de week wordt aangepast. Is echter van mening dat een kwartierdienst het absolute minimum is voor een bediening, ook in de avonduren en ook bij uitdunning. Vindt tevens dat ook R-netverbindingen aan bijbehorende eisen moeten blijven voldoen.	MRDH en HTM nemen kennis van dit gemeentelijke standpunt. MRDH wijst u er echter op dat HTM en EBS in normale omstandigheden dienen te voldoen aan de in de Bestuurscommissie Vervoerautoriteit vastgestelde concessie-eisen en de inhoud van de Kadernota OV. In sommige gevallen is daarin een kwartierdienst niet vereist als minimumfrequentie. MRDH neemt aan dat u bij uitdunning de afgeschaalde dienstregelingen als gevolg van personeelstekorten bedoelt. Voor 'uitdunning' wordt door de OV-bedrijven gekozen om toch een voor de reiziger betrouwbare dienstregeling met uitdunning te rijden in plaats van dienstregeling met op papier hoge frequenties maar waarin in de praktijk sprake is van rituitval omdat er niet genoeg personeel beschikbaar is. De vervoerder en de MRDH prefereren voor de reiziger een heldere en betrouwbaar aanbod boven onverwachte uitval.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording																				
Den Haag	Algemeen	Vraagt speciaal de aandacht voor de sociale veiligheid in het openbaar vervoer, want ziet een (lichte) toename in het aantal heftige incidenten en dit kan resulteren in een onveilig gevoel van de Haagse reizigers in het openbaar vervoer. Gaat er vanuit dat MRDH, HTM en EBS zich daarom extra inzetten om de sociale veiligheid voor de OV-reizigers op peil te houden. Gaat er ervan uit dat alle partijen zich maximaal inspannen om deze maatregelen mee te nemen in de financiering van de vervoersplannen. Gaat graag met MRDH, HTM en EBS in gesprek over hoe extra aandacht geschonken kan worden voor de veiligheid en de beleving daarvan in het OV	Elk incident in het openbaar vervoer is er één te veel is en incidenten dienen liefst geheel niet voor te komen. MRDH, HTM en EBS zien dat de maatschappij zich verhardt en dat is helaas ook zichtbaar in het domein van het openbaar vervoer. Gezamenlijk roepen we dan ook u als gemeente op om de door u ter beschikking staande middelen in te (blijven) zetten voor de veiligheid van burgers zoals de middelen voor de tramconducteurs, zodat meegeholpen wordt om de incidenten buiten het openbaar vervoer te houden. Inzake het veiligheidsgevoel in het openbaar vervoer delen wij hierbij met u de cijfers die de reizigers gaven inzake de sociale veiligheid. De scores eind 2023 waren als volgt: <table><tr><td></td><td>RandstadRail HTM</td><td>Tram HTM</td><td>Bus HTM</td><td>EBS Haaglanden Streek</td></tr><tr><td>Veiligheid algemeen</td><td>7,5</td><td>7,4</td><td>8,1</td><td>8</td></tr><tr><td>Veiligheid tijdens de rit</td><td>8,1</td><td>8</td><td>8,6</td><td>8,5</td></tr><tr><td>Veiligheid op de halte</td><td>7,7</td><td>7,7</td><td>8,1</td><td>8,1</td></tr></table> Bij HTM staat overigens de financiering van de sociale veiligheid los van de financiering van de vervoersplannen. In Nederland wordt ook bij aanbestedingen van concessies (bij EBS dus) de sociale veiligheid uit de concurrentie gehaald. Juist omdat te borgen dat de veiligheid centraal staat en niet de euro's. Een concessie kan dus niet gewonnen of verloren worden op sociale veiligheid. MRDH, HTM en EBS zijn benieuwd naar uw gedachten/visie hierbij en zien uw uitnodiging voor een gesprek met genoegen tegemoet.		RandstadRail HTM	Tram HTM	Bus HTM	EBS Haaglanden Streek	Veiligheid algemeen	7,5	7,4	8,1	8	Veiligheid tijdens de rit	8,1	8	8,6	8,5	Veiligheid op de halte	7,7	7,7	8,1	8,1
	RandstadRail HTM	Tram HTM	Bus HTM	EBS Haaglanden Streek																			
Veiligheid algemeen	7,5	7,4	8,1	8																			
Veiligheid tijdens de rit	8,1	8	8,6	8,5																			
Veiligheid op de halte	7,7	7,7	8,1	8,1																			

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Den Haag	Algemeen	Geeft aan dat goede informatievoorziening over haltes en (tijdelijke) dienstregelingen noodzakelijk is voor een prettige OV-reis. Goede informatie over de toegankelijkheid van de haltes, kloppende informatie over de dienstregeling en tijdige informatie over werkzaamheden en aangepaste dienstregelingen of buitendienststelling in 2025 als gevolg hiervan zijn zeer belangrijk.	MRDH en de OV-bedrijven zijn het met u eens.
Den Haag	Algemeen	Vraagt aandacht voor de lage de indexering van de Brede doeluitkering (BDU). Acht het noodzakelijk dat de BDU jaarlijks wordt aangepast aan de loon- en prijsbijstelling om de infrastructuur op orde te houden. Ondersteunt dan ook de oproep van de MRDH aan het Rijk hierover. Wil samen met de MRDH bekijken hoe deze oproep verder kracht bijgezet kan worden, eventueel in samenwerking met de Vervoerautoriteit Amsterdam (VRA).	MRDH is het met u eens. De lobby voor meer BDU en een realistische BDU door een goede indexering is noodzakelijk voor exploitatie, goed beheer en onderhoud en voor investeringen zodat we ook in de toekomst bereikbaar zijn. Mede gezien de grote verstedelijkingsopgave is voldoende investeringsruimte steeds belangrijker. Dit is een langdurig proces en richting kabinetsformatie is hierop ook geacteerd. Overigens moet gezegd worden dat dankzij de door MRDH al gevoerde en succesvolle lobby ook al miljoenen euro's en over meerdere jaren gezien zelfs miljarden euro's van het Rijk ontvangen zijn dan wel ontvangen zullen worden. Te denken valt aan de Beschikbaarheidsvergoedingen OV 2020 t/m 2022, de Transitievergoeding OV 2023 en de middelen vanuit de Motie Bikker. MRDH, houdt, zoals bovenaan al aangegeven de lobby bij het Rijk gaande. MRDH blijft daarbij in verbinding staan met uw gemeente en onder andere de VRA om de lobby extra kracht bij te zetten.
Den Haag	HTM algemeen	Heeft begrip voor de afschaling van de dienstregeling als gevolg van personeelstekorten, maar geeft aan dat het erg vervelend is voor de reizigers in en naar Den Haag om niet op een volledige dienstregeling te kunnen rekenen. Gaaf er vanuit dat HTM alles in het werk stelt om haar personeelsbestand weer op orde te krijgen zodat zij weer zo snel mogelijk de normale dienstregeling kan gaan rijden. Verzoekt MRDH dit scherp te monitoren en handhaven.	HTM is volop bezig om haar personeelsbestand weer op orde te krijgen. MRDH monitort dit en heeft daar geregeld gesprekken over met HTM. Handhaving door MRDH vindt plaats zodanig dat de dienstregelingskilometers die HTM minder rijdt (waar HTM dus minder kosten voor maakt), met HTM verrekend worden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Den Haag	HTM Rail	Tramhaltes: Sluit zich grotendeels aan bij de analyse van HTM over het voorstel om de haltes gesloten te houden omdat deze in lijn zijn met de door de raad vastgestelde 'Uitgangspunten voor uitwerking van Schaalsprong OV' (RIS303479). Hierin is staat het realiseren van een aantrekkelijk(er) OV-product door het verkorten van de reistijd. Echter voor 2 tramhaltes (halte Fahrenheitstraat (tram 2) en halte Copernicusplein (tram 12) maakt het College een andere afweging dan HTM.	MRDH en HTM nemen kennis van uw reactie en komen hieronder terug op de door u genoemde tramhaltes.
Den Haag	HTM Rail	Geeft aan dat hoewel er sprake is van – netto - een positief effect op de reistijd (reistijdwinst), waarmee de sluiting van de halte gepaard gaat met positieve maatschappelijke baten, dat de halte Fahrenheitstraat voor de tijdelijke sluiting in januari 2022 het hoogste aantal reizigers (490) kende. Dat deze reizigers nu een aanzienlijk langere deur-tot-deur reistijd hebben, mede vanwege de relatief verre afstand naar de naastgelegen haltes die voorbij een druk kruispunt liggen. Ziet dat de groei van naastgelegen haltes nagenoeg gelijk is aan de groei van de wijk. Bovendien heeft de halte Fahrenheitstraat onder meer Rustenburg- Oostbroek als bedieningsgebied. Van deze wijk is bekend dat zij een zeer hoge parkeerdruk heeft, zeker het gebied rondom de betreffende halte tussen de Loosduinsekade en Zuiderparklaan. Vindt dat ook vanuit een breder maatschappelijk oogpunt dat het op dit moment onwenselijk dat op deze specifieke plek de bediening door en benutting van het openbaar vervoer verder afneemt. Wil daarom tramhalte Fahrenheitstraat (tramlijn 2) toch heropend hebben.	Van de 13 haltes die tijdelijk gesloten zijn, stelt de HTM voor ze allemaal gesloten te houden. Vanuit vervoerskundig oogpunt is dat logisch en dat heeft de HTM ook goed onderbouwd. Echter MRDH heeft uw argumenten voor de tramhalte Fahrenheitstraat besproken en gewogen en kan uw argumentatie volgen. In de agendapost bij de vervoerplannen zal worden voorgesteld deze haltes wel te heropenen. Dat geldt ook voor 1 halte in Rijswijk. Daarmee gaan 10 tijdelijke gesloten haltes definitief dicht en worden de andere 3 haltes weer bediend vanaf 2025. Dit wordt verwerkt in het definitieve vervoerplan van HTM.
Den Haag	HTM Rail	Concludeert - in tegenstelling tot HTM - dat er ten aanzien van tramhalte Copernicusplein sprake is van reistijdverlies, in plaats van reistijdwinst. De reistijdwinst was door HTM berekend door het aantal doorgaande reizigers wat profiteert van de snellere reistijd, door het overslaan van de halte. Echter er is ook een aandeel reizigers die een langere looptijd heeft door sluiting van de halte. Door deze reizigers ook mee te nemen in het effect van de sluiting van Copernicusplein, is er sprake van reistijdverlies. Verzoekt daarom met klem, mede namens de gemeenteraad, om ook tramhalte Copernicusplein (tram 12) zo spoedig mogelijk te heropenen. Liefst nog dit jaar, maar uiterlijk per ingang van de startdatum van de vervoerplannen voor 2025.	Van de 13 haltes die tijdelijk gesloten zijn, stelt de HTM voor ze allemaal gesloten te houden. Vanuit vervoerskundig oogpunt is dat logisch en dat heeft de HTM ook goed onderbouwd. Echter MRDH heeft uw argumenten voor de tramhalte Copernicusplein besproken en gewogen en kunnen uw argumentatie volgen. In de agendapost bij de vervoerplannen zal worden voorgesteld deze haltes wel te heropenen. Dat geldt ook voor 1 halte in Rijswijk. Daarmee gaan 10 tijdelijke gesloten haltes definitief dicht en worden de andere 3 haltes weer bediend vanaf 2025. Dit wordt verwerkt in het definitieve vervoerplan van HTM.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Den Haag	HTM Rail	Is van mening dat halte Thorbeckelaan aan de kant van de Nieuwendamlaan toegankelijk gemaakt zou moeten worden. Met het gesloten houden van tramhalte Nieuwendamlaan wordt dan op die manier de loopafstand tussen de halte en het Wooncentrum Saffier – Swaenesteyn een stuk kleiner en daarmee blijft de tram een belangrijke vervoersoptie voor de bewoners van dit centrum.	MRDH waardeert uw inzet voor een bijdrage om de toegang en toegankelijkheid van de halte Thorbeckelaan te willen verbeteren en daarmee de loopafstand vanaf wooncentrum Saffier naar de halte te verkleinen van 250 meter naar 200 meter. MRDH heeft een subsidiebudget voor infra-aanpassingen naar aanleiding van wijzigingen in de vervoerplannen, waarbij nut en noodzaak vanzelfsprekend, want het betreft gemeenschapsgeld dat ingezet moet worden, wel aangetoond moet worden. MRDH ziet uw subsidie-aanvraag tegemoet.
Den Haag	HTM Rail	Verzoekt HTM de overige tijdelijk opgeheven haltes niet definitief te schrappen in het Vervoerplan 2025. Ten aanzien van deze haltes is het verzoek aan de MRDH een proces op te starten om, in samenwerking met HTM en EBS, met bewoners- en belangenorganisaties in gesprek te gaan over de effecten van het behouden of sluiten van de aangegeven haltes en een door bewoners en raad gedragen opdracht in te dienen bij HTM en MRDH over de tijdelijk opgeheven haltes voor het Vervoersplan 2026.	Monitoring heeft sinds de invoering van het opheffen van de haltes per januari 2022 plaatsgevonden. De feitelijke effecten van het opheffen van deze haltes op reistijdwinst en rijtijdwinst zijn bekend. Ook is er door de opgeheven haltes geen reizigersverlies opgetreden. De ontwikkelvrijheid voor het aanbieden van openbaar vervoer is de verantwoordelijkheid van HTM binnen de kaders gesteld door MRDH (concessie). Aangezien deze maatregel past binnen deze kaders, gaan MRDH en HTM derhalve niet in op uw verzoek. Daarnaast kan de MRDH zich goed vinden in wat de gemeente zelf in haar reactiebrief schreef dat de gemeente zich grotendeels aansluit bij de analyse van HTM over het voorstel om de haltes gesloten te houden omdat deze in lijn zijn met de door uw raad vastgestelde 'Uitgangspunten voor uitwerking van Schaalsprong OV' (RIS303479). Hierin staat het realiseren van een aantrekkelijk(er) OV-product door het verkorten van de reistijd. Tenslotte; afgelopen jaren is er veel gesproken over de tijdelijke sluiting van de haltes. MRDH is van mening dat het langer onzeker houden van de status van de haltes nog langer tot onzekerheid bij de reizigers leidt en stelt ook om die reden voor om het voorstel van HTM in het vervoerplan over te nemen en de overige tramhaltes definitief te sluiten, uitgezonderd dus tramhalte Fahrenheitstraat en tramhalte Copernicusplein.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Den Haag	EBS-HGL / HTM	Vraagt aandacht voor de (nieuwe) woonwijken in Den Haag die op dit moment onvoldoende ontsloten zijn met het openbaar vervoer, zoals Vroondaal, Binckhorst, Wateringse Veld, Zuidwest en Leidschenveen-Ypenburg. Geeft aan dat Den Haag een grote verstedelijkings- en verdichtingsopgave heeft. Het aanbieden van goede OV-verbindingen, bij voorkeur al direct vanaf het moment dat bewoners een nieuwbouwwijk betrekken, is hierin essentieel. Verzoekt MRDH om HTM een opdracht te verstrekken om te komen met voorstellen hoe deze wijken met het OV ontsloten kunnen worden, bijvoorbeeld met een uitbreiding van de pilot Haagse Hopper ook voor wijk Vroondaal – dit ook op basis van de evaluatie van de Haagse Hopper in Benoordenhout. Geeft aan dat bij voorkeur deze plannen nog meegenomen worden in het Vervoerplan 2025 maar ten minste voor het Vervoerplan 2026.	Voor EBS is het niet mogelijk om meer vervoer aan te bieden dan al wordt gedaan. Daarnaast is een bus door de wijk door infrastructurele beperkingen niet mogelijk. Binnen de invloedssfeer langs de wijk zorgen de lijnen 31 en 456 voor een verbinding met het Westland en Den Haag Leyenburg, de delen van de wijk met de hoogste dichtheden vallen binnen de gangbare loopafstanden van de HOV-halte "De Uithof op lijn 456". Daarnaast verwacht EBS dat gezien de verwachte vervoervraag de kostendekkingsgraad van een buslijn door de wijk erg laag zal zijn. De gemeente is zelf initiatiefnemer en opdrachtgever voor het maatwerkvervoer Haagse Hopper. MRDH verleent hiervoor subsidie aan de gemeente. Indien de gemeente een pilot met de Haagse Hopper in Vroondaal wil, kan ze zelf het verzoek bij HTM neerleggen. Desgewenst is de zogenoemde 'maatwerkvervoermakelaar' van MRDH opnieuw bereid te assisteren.
Krimpen aan den IJssel	Algemeen	Vindt het positief dat de gebruikelijke vervoersplanprocedure weer mogelijk is na de moeilijke coronaperiode.	MRDH dankt u voor uw positieve reactie.
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	Constaateert dat er geen wijzigingen zijn voor Krimpen aan den IJssel ten opzichte van het vervoerplan 2024. Heeft daar begrip voor in de huidige context, waarin het openbaar vervoer (ov) nog aan het herstellen is van de coronacrisis en te maken heeft de personeelstekorten. Ambieert dat het OV minimaal terugkeert naar het niveau van voor de coronacrisis.	Als u met betrekking tot u ambitie dat het OV minimaal terugkeert naar het niveau van voor de Coronacrisis, doelt op het aantal instappers, dan zijn MRDH en RET het uiteraard met u eens. Inzet is en blijft groei in het openbaar vervoer. Mocht u doelen op het productieniveau dan wijzen MRDH en RET u op de besluiten van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit in november 2023 over de 'Toekomstborging OV', waarmee de OV-bedrijven financieel gezond weer de weg omhoog kunnen inslaan.
Krimpen aan den IJssel	Algemeen/ RET Bus	Vindt het een zorgwekkend gegeven dat het percentage RET-bus instappers in 2023 nog maar 76,4% is ten opzichte van 2019. Geeft aan dat ook de personeelsproblematiek zorgen baart. Het oplossen daarvan is een belangrijke voorwaarde voor een toekomstbestendig ov. Ondersteunt daarom het initiatief van de MRDH om de arbeidsmarktsituatie nader te onderzoeken. Een arbeidsmarktvaagstuk is veelal een hardnekkig probleem dat een zorgvuldige lange termijn aanpak vraagt. Kijkt verwachtingvol uit naar de uitkomsten van het onderzoek.	MRDH en RET delen uw zorgen over de huidige reizigersaantallen en ook over de personeelsproblematiek. MRDH en de OV-bedrijven kijken daarom ook uit naar de uitkomsten van dit onderzoek dat uitgevoerd wordt door bureau Berenschot.

Krimpen aan den IJssel	Algemeen	Geeft los van de vervoerplannen 2025 aan dat bij het plan busnet (2026 en verdere jaren) voor de gemeente 3 punten van belang zijn: -Verbeteren ov-bereikbaarheid bedrijventerreinen. Ontvangt van ondernemers signalen dat spitslijnbus 96 geen serieus alternatief is. Wil in het kader van de nieuwe busstructuur graag met MRDH en RET in gesprek over waar kansen liggen hoe het openbaar vervoer wel een serieus reisalternatief kan zijn voor het bedrijventerrein. - Verbinding maken tussen de introductie van gebiedsontsluitingswegen 30 km/u en toekomstbestendig OV. GOW30 biedt kansen voor gemeenten om de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving te verbeteren, maar het OV-belang mag niet uit het oog verloren worden. Het OV zal te maken krijgen met een langere reistijd en mogelijk minder reizigerscomfort door een andere weginrichting. Het invoeren van GOW30 vraagt dan ook een zorgvuldige afweging. Gestreefd moet worden naar een gezond en toekomstbestendig OV binnen een stedelijke omgeving die veilig en leefbaar is. GOW30 mag niet ten koste gaan van het OV, maar ook voor het OV moet gekeken worden hoe dat passend te maken is in de toekomstige stedelijke leefomgeving. Stelt voor om de verbinding met elkaar te maken en deze discussie ook regionaal te voeren. - Benutten potentie van openbaar vervoer over water. Is van mening dat het openbaar vervoer over water een onderbelichte kans in onze regio is. Ziet potentie in het vervoer over water als duurzaam reisalternatief om de (toekomstige) bereikbaarheidsopgaven van onze regio tegen te gaan. Ook biedt het vervoer over water kansen om de hinder te beperken tijdens de onderhoudsopgave in onze regio. Beseft dat MRDH niet de concessieverlener is van openbaar vervoer over water, maar ziet wel kansen dat het OV-netwerk van de RET beter kan worden aangesloten op het netwerk van het vervoer over water. Geeft aan dat dit natuurlijk ook geldt in bredere zin: het openbaar vervoernetwerk van onze regio kan nog beter functioneren als het ook goed is aangesloten op de netwerken van andere vervoerregio's.	De gemeente wordt betrokken bij het onderzoek naar het toekomstige busnet. Door uw reactie is deze inbreng in dit onderzoek al bekend. Bekeken zal worden of uw punten bijdragen aan een beter busnet, waarin zoals u weet RET Bus het per 1 januari 2024 met 1,1 minder dienstregelingskilometers per jaar zal moeten doen ten opzichte van de pré-Coronaperiode. MRDH en RET gaan graag met u voor 2026 en verder bezien wat een haalbaar bedieningsniveau kan worden voor het bedrijventerrein, passend binnen de nieuwe kaders. MRDH en de OV-bedrijven begrijpen dat er voor- en nadelen zitten aan GOW30 maar maken zich tegelijk zorgen over de effecten die het kan hebben op het openbaar vervoer. Naast dat de kwaliteit van de stedelijke omgeving en de verkeersveiligheid verbeterd kan worden, is ook een verslechtering van de OV-bereikbaarheid door een langzamere gemiddelde snelheid mogelijk. Ook de hoogstwaarschijnlijke kostenstijging bij de OV-bedrijven speelt een rol bij die zorgen, want hoe kunnen dan de gewenste frequenties van de lijnen behouden en/of verkregen worden? Tegelijkertijd is het ook zo dat onze 21 gemeenten als wegbeheerders bij kunnen dragen om deze negatieve effecten op het openbaar vervoer te minimaliseren, wellicht door de doorstroming te bevorderen. Ook kan er gekozen worden zoals Rotterdam doet om op sommige sterke corridors waar ook bussen rijden, de maximum snelheid op 50 km/u te laten MRDH en RET zijn van mening dat, hoewel de verbindingen over het water een toegevoegde waarde hebben op het netwerk, dit niet voldoende zal zijn voor een eigen aansluitende buslijn of vertraging door omreizen van doorgaande reizigers kan compenseren. Zou bij Plan Busnet (2026 en verder) in combinatie bezien met bediening bedrijventerrein bezien kunnen worden.
------------------------	----------	--	---

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Krimpen aan den IJssel	Algemeen	Wenst MRDH en de OV-bedrijven succes bij de uitwerking van de vervoerplannen.	Waarvoor dank. MRDH en de OV-bedrijven nemen kennis van uw reactie.
Lansingerland	Algemeen	Moedigt MRDH, RET en andere vervoerders aan om actief in te zetten op het terughalen van oude reizigers en het aantrekken van nieuwe reizigers, onder meer door actieve communicatie, campagnes, samenwerking met grote werkgevers, en flankerend beleid ten aanzien van ketenmobiliteit, voortransport en natransport, zoals bewaking van fietsenstallingen en het aanbieden van deelmobiliteit op de OV knooppunten. Is, waar mogelijk bereid hieraan actief bij te dragen. Is van mening dat ook veilige fietsparkeervoorzieningen bij metrostations en HOV-bushaltes onderdeel moeten zijn van het flankerend beleid. Vindt dat bewaakte fietsenstallingen bij metrostations en HOV-bushaltes een integraal onderdeel van de dienstverlening door RET moet zijn, zoals NS hier ook een verantwoordelijkheid in heeft en neemt bij treinstations. De drie stations in Lansingerland liggen decentraal aan de randen van de gemeente. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel als voortransport richting deze stations en essentieel voor de mobiliteitstransitie binnen de gemeente. Belangrijke schakel binnen dit geheel is het veilig kunnen stallen van de fiets bij de stations om het potentieel van het openbaar vervoer optimaal te kunnen benutten. Vindt dat hierin een prominente rol voor de MRDH en RET voor noodzakelijk is.	MRDH en de OV-bedrijven kunnen u melden dat binnen de eigen domeinen daar al veel aandacht aan besteed wordt. MRDH en de OV-bedrijven vinden het fijn om te lezen dat u ook bereid bent om actief hieraan bij te dragen. Net als de gemeente vindt MRDH ook dat fietsparkeervoorzieningen bij metrostations en HOV-bushaltes veilig moeten zijn. MRDH weet dat u een onderzoek door Boer & Croon laat uitvoeren over de mogelijkheden en de onmogelijkheden inzake bewaakte fietsenstallingen. Tot voor kort betaalde de gemeente zelf de bewaking en binnenkort doet de gemeente dit opnieuw naar aanleiding van een besluit in de gemeenteraad. Aangezien ook de MRDH geïnterviewd is voor dit onderzoek, wachten wij met belangstelling dit onderzoeksrapport af. MRDH stelt zich op het standpunt dat de (keuze van) bewaking bij en de bekostiging van de fietsparkeervoorzieningen bij de gemeenten zelf ligt. Dit ook omdat de fietsparkeervoorzieningen zich niet in het ruimtelijke domein van het OV-bedrijf bevinden.
Lansingerland	Algemeen	Wil samen met MRDH, RET, HTM, Zoetermeer, Rotterdam en Provincie Zuid-Holland de studie naar ZoRo Rail spoedig vervolgen.	De genoemde partijen vormen met elkaar het team van de studie. De gemeente Zoetermeer is trekker van de lopende pre-verkenningfase.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Lansingerland	Algemeen	Is van mening dat de burger in de gehele regio centraal moet staan in het mobiliteitsbeleid, met name ook in deze vervoerplannen. Verzoekt om in overweging te nemen een periodiek ambtelijk overleg 'Openbaar Vervoer' in het leven te roepen met een frequentie van minimaal 3 maal per jaar. Is van mening dat het thans nog ontbreken van een dergelijke gestructureerde overlegvorm vooral voor kleinere gemeenten de afstand tot de OV-concessies vergroot. Zorgpunt is dat de aandacht voor OV zich vooral richt op de grote steden in de regio en dat er minder aandacht is voor de OV-bereikbaarheid van kleinere gemeenten is.	Niet alleen de inwoners maar ook de bezoeker van de regio en eventueel de passant, en daarmee dus de gebruikers staan in het vervoerplan centraal, gegeven financiële, technische en logistieke kaders die door de MRDH voor de vervoerbedrijven haalbaar zijn. Dit is ongeacht waar reizigers wonen. Op die manier worden onze reizigers in de gehele metropoolregio zo goed mogelijk bediend. MRDH interpreteert uw verzoek dat u een periodiek overleg wenst waarbij naast andere gemeenten en MRDH ook de vervoerbedrijven EBS, HTM en RET aanwezig zijn. De OV-bedrijven maken immers binnen de bestuurlijk vastgestelde MRDH-kaders en de door MRDH beschikbaar gestelde middelen de vervoerplannen. In de concessies is bestuurlijk vastgelegd dat de ontwikkelruimte van het OV en de opbrengstverantwoordelijkheid bij de OV-bedrijven ligt. Het bovenstaande betekent uiteraard niet dat overleg niet wenselijk is. Sterker nog, overleg voor zover gemeenten dat al niet hebben met de OV-bedrijven is alleen maar aan te raden. Het is voor de gemeenten en de OV-bedrijven goed dat ze van elkaar weten wat er speelt dan wel gaat spelen. Mogelijkheden, maar ook onmogelijkheden kunnen dan gedurende het jaar uitgewisseld worden. MRDH stelt voor om twee keer per jaar een overleg te organiseren. MRDH zal deze overleggen beginnend in oktober 2024 gaan organiseren.
Lansingerland	Algemeen	Geeft aan dat de aanhoudende personeelsproblematiek en de mogelijke impact daarvan op de uitvoerbaarheid van de dienstregeling in 2025 haar zorgen baart en kijkt daarom reikhalzend uit naar de resultaten van onderzoek naar de problematiek op de OV-arbeidsmarkt. Geeft aan desgevraagd aan dit onderzoek mee te willen werken en doet de aanbeveling om ook voorbeelden te gebruiken van OV-bedrijven uit andere vervoerregio's en eventueel ook buiten onze landsgrenzen.	MRDH en de OV-bedrijven delen uw zorgen, maar hopen dat diverse interne maatregelen bij RET maar ook bij de andere OV-bedrijven helpen om de personeelsproblematiek de baas te worden. Ook MRDH kijkt reikhalzend uit naar de uitkomsten van het door MRDH uitgezette onderzoek naar de OV-arbeidsmarkt, dat uitgevoerd wordt door bureau Berenschot. Aan dit onderzoek werken RET, maar ook EBS en HTM overigens met volle overtuiging mee. MRDH waardeert uw aanbod om mee te werken. De eerste stap is dat de MRDH de bevindingen van deze onderzoeksfase met de gemeenten deelt. Daarbij zal MRDH ook een voorstel tot vervolg voegen.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Lansingerland	Algemeen	Kijkt uit naar een constructieve dialoog over genoemde kwesties en staan open voor verdere samenwerking om het openbaar vervoer in Lansingerland en de omringende metropoolregio te verbeteren.	MRDH dankt u voor uw reactie en kijkt uit naar deze dialoog en samenwerking.
Lansingerland	RET Rail	Heeft begrip voor het voorstel om de spitsritten op vrijdagen te verminderen, maar verzoekt om de mogelijkheid open te houden om bij een toename van reizigers op vrijdagen de dienstregeling tussentijds op te schalen.	RET en MRDH danken u voor uw begrip. Vooralsnog op basis van het huidige gebruik verwacht RET niet dat een tussentijdse aanpassing noodzakelijk zal zijn. Zoals gebruikelijk monitort RET het gebruik van de ritten consequent. Indien noodzakelijk zal in een volgend vervoerplan voorgesteld worden om op vrijdagen de spitsritten weer te rijden.
Lansingerland	RET Bus	Mist de bereikbaarheid van de woonkern Bleiswijk in de nacht, zoals voorheen met lijn B17 wel mogelijk was. Bleiswijk is onderdeel van het vervoergebied van RET en moet daarom ook opgenomen worden in het nachtnet van RET. Voor jongeren en jongvolwassenen is het essentieel dat zij in het weekend 's nachts veilig met de BOB-bus naar huis kunnen gaan. Brenkt in dit kader nogmaals de unaniem aangenomen motie door de adviescommissie Vervoersautoriteit onder de aandacht over dit onderwerp.	De opheffing van BOB-buslijn was onderdeel van het vervoerplan 2021 van RET. Er reden daarvoor twee ritten in de nacht van zaterdag op zondag. Van deze ritten maken maar weinig mensen gebruik. Per nacht ging het om 12 reizigers, waarvan er 4 doorreisden tot Bleiswijk. Dit was erg weinig en daarom werd voorgesteld deze ritten te schrappen. De bestuurscommissie Va is met dit voorstel akkoord gegaan in juli 2020. N.a.v. de reactie van de gemeente Zoetermeer, zie ook dit document, waarin de gemeente Zoetermeer pleit voor een goede aansluiting van buslijnen 170 en 173 op de laatste metro in het weekend, wordt het laten rijden van een late bus tussen Rodenrijs en Zoetermeer in het weekend nog gezien, waarvan inwoners van Bleiswijk eventueel ook gebruik kunnen maken. Naast dat het geen onderdeel is van het vervoerplan 2025 en daarom ook niet past binnen de gestelde financiële kaders, zien MRDH en RET voor 2025 geen vervoerkundige redenen om deze lijn opnieuw in het leven te roepen.
Lansingerland	RET Bus	Geeft aan dat het verminderen van ritten op buslijnen 170 en 173 door de huidige afschaling het belang benadrukt van het aansluiten op dienstregelingen van andere vervoerders om het gebruik van OV aantrekkelijk te houden. Verzoekt in dat verband de RET om de dienstregeling van deze lijnen zo veel mogelijk op die van de NS bij station Lansingerland Zoetermeer af te stemmen. Momenteel is de aansluiting op de trein bij station Lansingerland Zoetermeer namelijk niet goed. Ziet uiteraard liefst de opschaling naar de reguliere dienstregeling tot stand komen.	MRDH en RET delen uw opvatting dat zeker bij afgeschaalde dienstregelingen de aansluiting op andere dienstregelingen zo goed mogelijk moet zijn. Helaas is dat niet altijd mogelijk. En dat is precies het geval bij de buslijnen 170 en 173. Aan twee kanten van de lijn goed aansluiten is niet mogelijk. Daarom wordt er gekeken naar waar de meeste mensen profiteren van een zo goed mogelijk aansluiting. Bij de buslijnen 170 en 173 is de veruit belangrijkste aansluiting bij metrostation Rodenrijs van/op de E-lijn.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Lansingerland	RET Bus	Wil graag actief betrokken worden bij de planvorming inzake het meerjarige plan nieuwe busstructuur (Plan Busnet). Dit om zo goed mogelijk in te spelen op de groei van Lansingerland in termen van woningen - groei met 11.000 woningen t.o.v. een huidige 25.000 woningen - en bedrijventerreinen. Vindt dat het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het centrum van Berkel en Rodenrijs, het busvervoer tussen de dorpskernen, het versnellen van de busverbinding Lansingerland-Delft, en het directer verbinden van Lansingerland met Rotterdam Alexander en de sociale functie van het OV hierbij aandacht verdienen.	De gemeente wordt uiteraard betrokken bij en in het proces van de totstandkoming van het Plan Busnet. Zoals u al bekend zijn er al wel enkele uitgangspunten besloten. Sinds de busconcessie herijkt is (Bestuurscommissie Vervoersautoriteit november 2023), moet RET het voor dezelfde exploitatiesubsidie in de normale, niet afgeschaalde situatie, per 1 januari 2024 met 1,1 mln. minder dienstregelingskilometers per jaar doen dan pre-Corona. Dit betekent dat goed gekeken moet worden wat nodig en haalbaar is. Daarnaast wijst MRDH u ook graag op uw eigen rol die u in de bereikbaarheid op u kan nemen door maatwerkvervoer met subsidie en ondersteuning van MRDH te organiseren via de beleidslijn Mmmove! of in het faciliteren van busvriendelijke infrastructuur. Dit geldt natuurlijk voor alle 21 gemeenten. Samen kunnen MRDH en de 21 gemeenten het OV versterken.
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Constateert dat de veranderingen in de plannen ten opzichte de huidige situatie over het algemeen erg klein zijn, vooral in de concessiegebieden van de vervoerders HTM en EBS. Is blij met deze stap naar groei.	MRDH neemt kennis van deze reactie.
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Pleit voor een snel en stabiel herstel, zodat uitval van OV en afgeschaalde dienstregelingen tot het verleden behoren.	HTM, EBS en MRDH sluiten zich volledig bij deze wens aan. Naast dat HTM en EBS hier al volop aandacht voor hebben is ook in opdracht van MRDH een extern onderzoeksbureau bezig geweest om te bezien of de personeelstekorten die ten grondslag liggen aan uitval en afgeschaalde dienstregelingen opgelost kunnen worden.
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Benadrukt het belang van groei van het OV o.a. vanwege de groei in bezoekersaantallen van de Mall of the Netherlands en 5.000 extra woningen in 2040 in de gemeente en vele duizenden woningen net buiten de gemeentegrens.	MRDH erkent het belang van groei van het OV en zet zich daarvoor in.
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Geeft aan dat het openbaar vervoer in Leidschendam Zuid verbeterd moet worden. Verdere verstedelijking kan niet zonder investeringen in een hoogwaardig, bereikbaar, betrouwbaar en toegankelijk openbaar Vervoer. Geeft aan dat in de wijkatlas staat dat openbaar vervoer in dit gebied al jaren (zwaar) onvoldoende scoort.	De beperkte middelen in relatie tot de verwachte vervoerwaarde staan niet tot elkaar in verhouding. MRDH wijst u graag op de (subsidie-)mogelijkheden voor gemeentelijk maatwerkvervoer op grond van de beleidslijn Mmmove! en de ondersteuning van de zogenaamde 'maatwerkvervoermakelaar' die de MRDH hierbij kan bieden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Geeft aan dat ze veel belang hecht aan de plannen ter verbetering van de knooppuntfunctie van Station Leidschendam-Voorburg, omdat hierdoor de bereikbaarheid aan de zuidkant van de Vliet verbeterd zal worden. De toegankelijkheid van het station moet verbeterd worden, maar ook moeten de 'first en last mile' goed gefaciliteerd worden. Is van mening dat ook de huidige fysieke omgeving niet bijdraagt aan een goede sociale veiligheid. Dringt aan op intensivering van de samenwerking.	Via het programma ketenmobiliteit hebben EBS, HTM, RET, de gemeente Leidschendam-Voorburg en de MRDH een startnotitie opgesteld en vastgesteld. Hierin staan de opgaven voor verbetering van het knooppunt station Leidschendam-Voorburg. En hierbij is oog voor de zuidzijde van de Vliet, ook gezien de toekomstige ontwikkelingen in dit gebied.
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Geeft aan dat ze probeert een nieuwe buurtbusdienst voor Stompwijk op te zetten en kijkt hiervoor ook naar financiering vanuit MRDH voor dit maatwerkvervoer.	MRDH juicht dit initiatief toe en wijst hiervoor naar de zogenoemde 'maatwerkvervoermakelaar' (zie beleidslijn Mmmove! maatwerkvervoer) die de gemeente kan helpen met inhoudelijk advies en subsidiemogelijkheden. De maatwerkvervoermakelaar van de MRDH gaat graag met u in gesprek.
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Wil zich graag samen met de MRDH inzetten voor beter openbaar vervoer. In 2025, maar ook in de verdere toekomst. Wenst de MRDH en de OV-bedrijven succes bij het verder afronden van de vervoerplannen 2025 en ook bij het maken van de Mobiliteitsvisie. Wil graag betrokken worden bij de totstandkoming van deze visie.	MRDH dankt de gemeente voor haar steun en aanbod en betreft de gemeente bij de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie voor zover dat dit op dit moment al niet gebeurd is.
Leidschendam-Voorburg	HTM	Pleit voor een volledig herstel van de frequentie van lijn 19, het liefst op korte termijn en indien nodig eerder dan het aansluiten op de TU wijk (nu voorzien voor de tweede helft van 2025, maar in het verleden al meerdere keren uitgesteld).	HTM en MRDH zien het liefst de frequentie van tram 19 zo snel mogelijk hersteld, maar is daarbij afhankelijk van de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt. Zodra daar de mogelijkheid voor is zal de frequentie van tram 19 worden hersteld.
Leidschendam-Voorburg	HTM	Geeft aan dat er ook kansen liggen voor de tramlijnen 2 en 6 bij the Mall of the Netherlands, met de nadruk op het weekend en wellicht een aangepaste flexibele inzet. Leidschendam-Voorburg staat in dit kader graag open voor een pilot.	Op dit moment wordt The Mall of The Netherlands bediend met tram 2, 6 en 19 en biedt HTM daarmee hoogwaardig openbaar vervoer aan vanuit de hele regio. Ook sluiten we daarmee goed aan op de daadwerkelijke vraag. De huidige bezettingen geven op dit moment geen aanleiding om de voorgestelde frequenties verder te verhogen. MRDH en HTM nemen deel aan het brede gesprek over de toekomstige bereikbaarheid van de Mall. MRDH en HTM zijn benieuwd naar de uitkomsten.
Leidschendam-Voorburg	HTM	Geeft aan zich samen met HTM en Den Haag in te zetten voor de komst van de nieuwe gelijkvloerse trams op tramlijn 6 en is blij dat tramhalte Heuvelweg richting een door alle stakeholders gedragen oplossing beweegt.	MRDH en HTM nemen hier kennis van.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Leidschendam -Voorburg	HTM	Is blij met de inzet van langere bussen en de toekomstige inzet van elektrische bussen.	HTM en MRDH sluiten zich hierbij aan.
Leidschendam -Voorburg	HTM	Geeft aan dat de huidige afschaling in verband met het personeelstekort zorgen baart, ook voor 2025.	HTM en MRDH delen uw zorgen, maar doen er al alles aan om deze personeelstekorten opgelost te krijgen. Het gaat er bij HTM niet alleen om nieuw personeel te werven, maar ook een aantrekkelijke werkgever te blijven voor het behoud van de huidige medewerkers.
Leidschendam -Voorburg	HTM	Wacht al vele jaren op de inzet van nieuwe trams met gelijkvloerse instap op tramlijn 6. Een punt dat ze bij herhaling al bij MRDH en ook al bij het Stadsgewest Haaglanden aan de orde hebben gesteld en dat helaas nog niet is ingevuld.	De wens voor lage vloertrams op tram 6 is begrijpelijk, maar dat is op dit moment niet mogelijk vanwege zowel de omvang van de tramvloot als beperkingen in de infrastructuur. Zodra bij HTM de nieuwe TINA trams instromen en de infrastructuur is aangepast zullen deze ingezet worden op tram 6.
Leidschendam -Voorburg	HTM	Geeft aan dat op het eerste gezicht niet alle wijzigingen die in de frequentietabellen zichtbaar zijn in de tekst van het vervoerplan omschreven. Dat ze positief staat tegenover frequentieverhoging, maar de vraag stelt of er een reden is voor het in sommige gevallen ontbreken van een onderbouwing en of inderdaad de gedeelde frequentietabellen kan worden aangehouden als nieuwe dienstregeling.	HTM heeft alleen die wijzigingen opgenomen in de tekst die ook daadwerkelijk een wijziging zijn ten opzichte van Vervoerplan 2021. Met betrekking tot tram 19 zal HTM de tekst aanvullen in het definitieve vervoerplan.
Leidschendam -Voorburg	EBS-HGL	Benadrukt het belang van buslijnen 45 en 46; pleit, waar mogelijk, voor meer gelede bussen op drukke momenten en een verruiming van de dienstregeling van lijn 46 in de avonduren (nu tot 20.00 uur), omdat deze lijn voor bepaalde wijken de enige OV-verbinding is, ook met ziekenhuis MCH Antoniushove.	EBS houdt de bezettingscijfers op lijn 45 nauwlettend in de gaten en wanneer nodig zal er op meer ritten geleed materieel ingezet worden. De mogelijkheid hiertoe hangt wel samen met de instroom van elektrische bussen op het R-net in 2025 en het doorrijden van tramlijn 19 naar de TU-Campus. Op die momenten wordt er geleed materieel vrijgespeeld op de lijnen 455 en 69 dat elders ingezet kan worden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Leidschendam -Voorburg	EBS-HGL	Wil van de gelegenheid gebruikmaken om de betrouwbaarheid van OV-systeem nogmaals aan te kaarten. Dit vanwege de uitval op de lijnen 45 en 46.	Helaas heeft EBS in de concessie Haaglanden Streek nog steeds last van personeelstekorten. Waar het eind vorig jaar de goede kant op leek te gaan wat betreft de formatie ziet EBS dat het 'inlopen' van de tekorten stagneert. De oorzaak ligt in het feit dat het ziekteverzuim na januari 2024 is gestegen, heeft EBS te maken met een nieuwe pauzeregeling in de cao openbaar vervoer wat ervoor zorgt dat er meer chauffeurs nodig zijn voor dezelfde hoeveelheid werk en heeft EBS te maken met (een hoger dan verwacht) natuurlijk verloop. EBS werkt er hard aan om de formatie op peil te brengen en het is de verwachting dat dat voor 5 januari 2025 (ingangsdatum van de dienstregeling 2025) gaat lukken. Tot die tijd heeft EBS maatregelen genomen om de rituitval zoveel als mogelijk te reduceren.
Leidschendam -Voorburg	RET	Geeft aan dat ze voorstander is van het snel verhogen van de frequentie van de E-lijn en dat MRDH hiertoe reeds de benodigde stappen zet.	MRDH en RET zijn ook voorstander van de frequentieverhoging op de E-lijn. Hier wordt hard aan gewerkt in het kader van het project Metronet. De bestuurscommissie Vervoersautoriteit MRDH heeft in haar vergadering van 3 april jongstleden de nieuwe fasering van dit project vastgesteld. De nu beoogde start van de frequentieverhoging op de E-lijn is gepland voor het jaar 2030.
Maassluis	EBS HGL- RET	Geeft aan dat het openbaar vervoer nog steeds de gevolgen van de Coronatijd ervaart en dat het in dat licht gezien een goede prestatie is dat in de Vervoerplannen 2025 van RET en EBS het huidige voorzieningenniveau van lijnen die Maassluis aandoen, gehandhaafd blijft of zelfs licht verbetert.	MRDH, RET en EBS danken u voor uw reactie.
Maassluis	RET	Vraagt om het uitvallen van ritten op lijn 126 door een tekort aan arbeidskrachten zoveel mogelijk te voorkomen. Ziet wel de inzet op dit punt en waardeert dat.	Met de thans afgeschaalde dienstregeling bij de bus wordt getracht om een weliswaar kleinere maar wel een voor de reiziger betrouwbare dienstregeling te kunnen blijven rijden. Niets zo hinderlijk als onverwachte uitval. Desondanks is uitval nooit helemaal uit te sluiten. MRDH en RET waarderen uw reactie dat u de inzet om uitval te voorkomen ziet.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Maassluis	RET	Geeft aan dat hoewel de BOB-bus en de weekendmetro buiten de vervoerplannen vallen, het een goede zaak is dat de BOB-bus weer gaat rijden en dat er gewerkt wordt aan het laten rijden van de weekendmetro (in het weekend een uur langer doorrijden).	De weekendmetro die enkele gemeenten ingekocht hebben bij RET rijdt alweer geruime tijd. Op z'n vroegst in 2026 nadat alle geluidsproductieplafond (GPP-) verhogende maatregelen zijn genomen is er op basis van deze GPP's mogelijk ruimte om uit te breiden. Er is nog geen opdracht verleend voor de geluidsproductieplafond verhogende maatregelen. Vooruitlopend op deze maatregelen kan er dus geen weekendmetro rijden op het traject Schiedam -Hoek van Holland. Over de financiering moeten nog afspraken worden gemaakt. Als de GPP-maatregelen genomen zijn ligt ook nog de vraag voor of de MRDH en de RET ruimte weten te vinden om de weekendmetro te laten rijden. Hierdoor verdwijnt namelijk voor de komende tien jaar een deel van de ruimte die nodig is om de verwachte groei in reizigersaantallen op te vangen.
Maassluis	Algemeen	Bedankt de MRDH voor de inzet om tot goede plannen te komen.	MRDH dankt u voor uw reactie en geeft dit door aan de OV-bedrijven, die de vervoerplannen opstellen.
Midden-Delfland	Algemeen	Geeft aan dat MRDH de gemeenteraad van Midden-Delfland gevraagd heeft om in te stemmen met het conceptvervoerplan Haaglanden Streek 2025 (van EBS) of hierop een zienswijze in te dienen.	Om onduidelijkheid en/of een misverstand te voorkomen geeft MRDH bij deze aan dat ze de colleges van B&W per brief d.d. 13 maart 2024 met kenmerk 109558 gevraagd heeft of ze wil reageren op de vervoerplannen. Specifiek uw instemming is niet gevraagd en ook is er geen sprake van een formele zienswijze en dus niet van een bijbehorende zienswijzeprocedure.
Midden-Delfland	EBS-HGL	Geeft aan dat de gemeenteraad met instemming kennisgenomen heeft van het concept vervoerplan (van EBS). Dat de dienstregeling voor buslijn 33 in stand blijft en niet wijzigt is waardevol. Ook het voornemen om de frequentie van de HOV buslijn 455 te verhogen is goed ontvangen.	EBS en MRDH danken u voor uw positieve reactie.
Midden-Delfland	EBS-HGL	Spreekt haar waardering uit dat de snelbus Naaldwijk - Schiedam met ingang van de nieuwe dienstregeling weer gaat rijden met een frequentie die gelijk is aan de pre-corona tijd. Geeft aan dat dit een gewaardeerde lijn is; pré-corona stapten ongeveer 400 mensen dagelijks op bij de halte Maaslands Viaduct.	EBS en MRDH danken u voor uw positieve reactie.
Midden-Delfland	EBS-HGL	Vraagt inzake buslijn 37 om niet in de dienstregeling van 2026 maar al in de dienstregeling van 2025 de voorgestelde frequentieverhoging van 2x naar 4x per uur jaar door te voeren.	Gezien de grotere potentie op andere verbindingen waar EBS in de toekomst de frequenties mogelijk wil verhogen is het niet wenselijk om de beschikbare dienstregeling kilometers te steken in deze verbinding.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Midden-Delfland	EBS-HGL	Vraagt aandacht voor de consequenties voor de lijnvoering van buslijn 37 over de N211 tijdens de reconstructie van deze weg. Het is zeker in dit geval belangrijk voor reizigers om gebruik te kunnen maken van goed openbaar vervoer met betrouwbare en goede reizigersinformatie.	EBS wordt goed geïnformeerd omtrent deze werkzaamheden en zal in veel gevallen door het werkvak kunnen rijden. In sommige gevallen dient er omgereden te worden en zal dit uiteraard goed gecommuniceerd worden naar de reiziger.
Midden-Delfland	EBS-HGL	Vraagt aandacht voor de kwaliteit en betrouwbaarheid van de dienstregeling van buslijn 33. Een gehoorde klacht is dat reizigersinformatie onvoldoende is bij vertragingen en uitval van buslijnen. Zeker bij lijnen met een lagere frequentie een belangrijk item dat goed geregeld moet zijn. Ook met het oog op de voorgenomen reconstructie van de N468, die een langere tijd gaat duren, is betrouwbaar en goede reizigersinformatie essentieel.	Helaas heeft EBS in de concessie Haaglanden Streek nog steeds last van personeelstekorten. Waar het eind vorig jaar de goede kant op leek te gaan wat betreft de formatie ziet EBS dat het 'inlopen' van de tekorten stagneert. De oorzaak ligt in het feit dat het ziekteverzuim na januari 2024 is gestegen, heeft EBS te maken met een nieuwe pauzeregeling in de cao openbaar vervoer wat ervoor zorgt dat er meer chauffeurs nodig zijn voor dezelfde hoeveelheid werk en heeft EBS te maken met (een hoger dan verwacht) natuurlijk verloop. EBS werkt er hard aan om de formatie op peil te brengen en het is de verwachting dat dat voor 5 januari 2025 (ingangsdatum van de dienstregeling 2025) gaat lukken. Tot die tijd heeft EBS maatregelen genomen om de rituitval zoveel als mogelijk te reduceren. Wat betreft de informatievoorziening verwerkt EBS de ritten die uitvallen in haar systeem en deze zijn vooraf zichtbaar in de reisplanners (bijv. 9292 of OVinfo-app). Het verwerken van de vervallen ritten gebeurt bijna altijd de nacht ervoor dus vanaf 's morgens vroeg moet dit zichtbaar zijn. Daarnaast staat de uitval op de website van EBS en een website als https://9292.nl
Midden-Delfland	EBS-HGL	Pleit voor verlenging van de dienstverlening van buslijn 33 in de avonduren, waardoor onze dorpen beter en langer met openbaar vervoer bereikbaar blijven.	Dit maakt geen onderdeel uit van de voorstellen van EBS voor het jaar 2025 en past momenteel niet binnen de door MRDH gestelde kaders. EBS neemt uw wens mee in het traject van de vervoerplannen 2026, maar kan op dit moment nog niet aangeven of hier ook aan voldaan kan worden.
Midden-Delfland	RET Bus	Geeft aan dat tijdens de gemeenteraadsvergadering een positieve opmerking is gemaakt over de lijnvoering en frequentie van RET lijn 40 en 126. Ook deze buslijnen doen een woongebied aan binnen de gemeente.	RET en MRDH danken u voor uw positieve reactie.
Nissewaard	RET	Constaateert dat er voor de metro geen wijzigingen zijn, hoogstens een verschuiving in minuten in de definitieve dienstregeling.	MRDH en RET kunnen bevestigen dat uw constatering juist is.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Nissewaard	RET	Ziet dat RET concrete stappen zet om het BOB-busvervoer zo spoedig mogelijk (in 2024) weer te laten rijden, ondanks de uitdagingen die de krappe arbeidsmarkt voor de RET met zich meebrengt. Wordt graag geïnformeerd over de startdatum waarop het nachtbusvervoer wordt hervat.	De MRDH kan nog geen concrete startdatum geven. MRDH en RET zeggen toe u op de hoogte te zullen houden en te informeren over de concrete startdatum wanneer deze bekend is.
Nissewaard	Algemeen	Vraagt daarnaast aandacht voor voldoende OV-aanbod rond evenementen, zoals bijvoorbeeld de vuurwerkshow in Rotterdam tijdens de jaarwisseling. Gaat hierover graag in gesprek aan de hand van een evenementenkalender.	In het vervoerplan van RET (pagina 13) worden de meest grootschalige evenementen genoemd waarbij RET altijd zorg draagt voor voldoende OV-aanbod. Specifiek voor de door de gemeente genoemde vuurwerkshow tijdens Oud en Nieuw wordt de laatste jaren door de gemeente Rotterdam extra metrovervoer ingekocht. RET en EBS zijn altijd bereid om met u over het OV-aanbod tijdens evenementen in gesprek te gaan.
Nissewaard	EBS-VPR	Constaateert dat EBS mogelijkheden ziet om het vervoeraanbod uit te breiden in 2025. Is hier blij mee want geeft aan dat het in stand houden van het openbaar vervoer een belangrijke taak is van de MRDH, maar tegelijkertijd dat de instandhouding van het openbaar vervoer ook belangrijk is voor een perspectief op groei van het aantal reizigers.	MRDH en EBS nemen kennis van uw constatering.
Nissewaard	EBS-VPR	Verwelkomt, vanwege de voorgestelde uitbreiding van het vervoeraanbod, het vervoerplan 2025 met daarin het meest in het oog springt het busvervoer door de Blankenburgverbinding die rond de jaarwisseling zal worden geopend. De financiële dekking van dit busvervoer moet nog worden gevonden. De tolheffing bemoeilijkt de business case voor dit busvervoer. Roept het Rijk op een oplossing hiervoor te bieden. Het college van B&W wordt via een Raadsmotie verzocht in MRDH-verband, in overleg met de betrokken gemeenten, hierover het gesprek met het Rijk te (blijven) voeren.	De MRDH ondersteunt uw reactie.
Nissewaard	EBS-VPR	Gaat graag het open gesprek aan over een goede aansluiting op bij voorkeur de metro (de Hoekse Lijn).	MRDH zal na de zomer het initiatief nemen voor het organiseren van dit gesprek.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Nissewaard	EBS-VPR	Constateert dat de nieuwe busverbinding door de tunnel er ook toe leidt dat reizigers uit Brielle en Rozenburg vaker via de tunnel naar Schiedam en Rotterdam zullen gaan reizen in plaats van via Spijkenisse, waardoor de frequentie van de busverbinding tussen Rozenburg en Spijkenisse wordt verlaagd in de daluren en de tegenspitsrichting.	MRDH en EBS zijn het eens met uw constatering.
Nissewaard	EBS-VPR	Verwelkomt het herstel van de bediening van de stadslijnen 84 en 87 van 2 keer per uur naar 4 keer per uur op de zaterdagen en voor lijn 87 ook in de vakanties, want dit herstel maakt het openbaar vervoer in Spijkenisse aantrekkelijker, wat groei van het aantal reizigers kan opleveren.	EBS en MRDH nemen kennis van uw positieve reactie. Graag wil EBS via deze weg ook vermelden dat EBS van plan is om de rijrichting van lijn 87 op bedrijventerrein Halfweg te willen omdraaien in de middag en avond. Voortaan zal de rijrichting de hele dag met de klok mee zijn. Dit heeft twee redenen: - In verband met wegwerkzaamheden in de periode 30 oktober 2023 t/m 29 maart 2024 werd de hele dag dezelfde rijrichting gereden en dit bleek het probleem van de vertraging op de kruising Kelvinweg-Edisonweg op te lossen; - Voor de reizigers is het duidelijker dat bus 87 de hele dag dezelfde rijrichting kent. Dit is volgens gemeente Nissewaard en EBS een beter en beter uitvoerbaar alternatief dan de in vervoerkundige wijzigingen 2024 voorgestelde maatregel 'Verplaatsen halte Kelvinweg' die nog niet uitgevoerd was. Het omdraaien van de rijrichting lost net als het verplaatsen van de halte het probleem op van de vertraging op de kruising Kelvinweg/Edisonweg. Dit is geen wijziging op het vervoerplan, maar de lijn wordt wel op deze manier aangepast.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Nissewaard	EBS-VPR	Constateert tegelijkertijd dat niet alle ritten in stand blijven, met name enkele ritten aan de randen van de dag waar weinig gebruik van wordt gemaakt (doorgaans minder dan één instapper per rit). Geeft aan dat dit keuzes zijn die voortkomen uit het feit dat vervoerders meer reizigers moeten gaan vervoeren met een gelijkblijvend budget. Vervoerders gebruiken hun schaarse middelen daarom zodanig dat ze zoveel mogelijk reizigers kunnen vervoeren. Het openbaar vervoer moet daarbij enerzijds dus goed aansluiten bij de vraag, maar tegelijkertijd ook bijdragen aan de maatschappelijk opgaven die de gemeente heeft, waaronder bereikbaarheid en duurzaamheid. Is daarom van mening dat verhoging van de Rijksmiddelen voor het openbaar vervoer en de lobby van de MRDH daarvoor onmisbaar zijn.	EBS en MRDH nemen kennis van uw constatering, waarin wij enig begrip voor de gemaakte keuzes lezen. MRDH spreekt de verwachting uit dat ook de gemeente Nissewaard via haar eigen politieke kanalen de MRDH-lobby voor extra Rijksmiddelen voor OV ondersteunt. Dit geldt natuurlijk voor alle 21 gemeenten. Overigens moet gezegd worden dat dankzij de door MRDH al gevoerde en succesvolle lobby ook al miljoenen euro's en over meerdere jaren gezien zelfs miljarden euro's van het Rijk ontvangen zijn dan wel ontvangen zullen worden. Te denken valt aan de Beschikbaarheidsvergoedingen OV 2020 t/m 2022, de Transitievergoeding OV 2023 en de middelen vanuit de Motie Bikker.
Nissewaard	Algemeen	Meldt dat de gemeente werkt aan een arrangement waardoor oudere minima gratis gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer. Verwacht dat door dit maatschappelijke voordeel ook het OV-gebruik hierdoor een impuls krijgt.	MRDH dankt u voor deze melding. Via de OV-bedrijven (EBS en RET) ziet MRDH het verzoek om toestemming voor dit tariefarrangement graag binnenkort tegemoet.
Nissewaard	Algemeen	Geef aan dat de gemeente positief staat tegenover de voorstellen in de vervoerplannen 2025 en dat in de vervoerplannen het OV-voorzieningenaanbod in stand wordt gehouden en ook versterkt wordt om meer inwoners te kunnen bedienen.	MRDH, EBS en RET danken u voor uw positieve reactie over de vervoerplannen van EBS en RET.
Pijnacker-Nootdorp	Algemeen	Heeft in de vervoerplannen voorstellen voor uitbreiding van het vervoeraanbod gezien. Is blij dat hiervoor na de coronaperiode weer ruimte is.	MRDH dankt u voor deze positieve reactie.
Pijnacker-Nootdorp	EBS-HGL	Heeft het voorstel van EBS gezien dat de frequentie van R-net buslijn 455 gedurende de spits verhoogd wordt van vier keer naar zes keer per uur. Waardeert het dat EBS hiermee tegemoet komt aan klachten van reizigers over een te hoge bezetting in de ochtendspits richting Delft op deze succesvolle buslijn.	EBS dankt u voor uw positieve reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Pijnacker-Nootdorp	RET Metro	Heeft gezien dat voorgesteld wordt dat op vrijdagen er geen extra spitsritten gereden worden met de E-lijn tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam Centraal waarbij de RET aangeeft dat de bezetting op de vrijdag substantieel lager is dan op andere dagen. Is van mening dat het vervoeraanbod zo goed mogelijk moet aansluiten op de vraag en heeft om die reden geen bezwaren tegen dit voorstel. Gaat er wel van uit dat RET de spitsritten op de overige werkdagen van Pijnacker Zuid naar Rotterdam Centraal zo spoedig mogelijk hervat. Geeft aan dat ze begrepen heeft dat deze ritten nu niet worden gereden omdat de RET een tekort heeft aan monteurs en daarmee ook aan voertuigen. Heeft begrip voor de situatie, maar vertrouwt erop dat de RET zich maximaal inspant om de spitsritten op korte termijn te hervatten.	RET en MRDH danken u voor uw begrip en dat u daarom geen bezwaren heeft tegen dit voorstel. RET doet haar uiterste best om zo snel mogelijk voldoende voertuigen en bestuurders te hebben om weer extra spitsritten op lijn E te laten rijden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Pijnacker-Nootdorp	Algemeen	Kan zich in de voorgestelde wijzigingen en heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen op de vervoerplannen. Deelt wel graag nog onderstaande wensen. Geeft aan dat indien dit gewenst is, zij graag bereid zijn om deze nader toe te lichten. Wenst de MRDH en de vervoerders veel succes bij de verdere uitwerking en implementatie van de vervoerplannen. -Format voor vervoerplannen Geeft in overweging om een format voor de vervoerplannen op te stellen en hierbij ook de vervoerders, de gemeenten en het reizigersplatform METROCOV te betrekken. Op deze manier worden de doelen, prestaties en voorstellen van de vervoerders inzichtelijker. Een eenduidige rapportage biedt de vervoerders daarbij ook de gelegenheid om te leren van elkaars werkwijze, ervaringen en successen. - Meer inzicht in de acties van de vervoerders om reizigersgroei te realiseren Zou bij de komende vervoerplannen meer inzicht willen hebben in de wijze waarop de vervoerders invulling geven aan de opgave om meer reizigers in het openbaar vervoer te krijgen en hoe maatwerk (in de dienstregeling) daarbij een rol vervult.	MRDH, EBS en RET danken u voor uw reactie en zullen hieronder kort ingaan op uw wensen. MRDH begrijpt uw suggestie. Een vervoerplan (uiterlijk, opbouw en dergelijke) is echter iets van de individuele OV-bedrijven zelf. Daarom zien de vervoerplannen er zo (verschillend) uit. De gehele inhoud van een vervoerplan laat zien hoe elk jaar voorgesteld wordt om met de beschikbare middelen en binnen de gestelde kaders door MRDH toch zoveel mogelijk reizigers in het openbaar vervoer te krijgen. Gedurende het jaar voeren de OV-bedrijven talloze acties uit om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Ook het Marketingsplatform waar de OV-bedrijven en MRDH in samenwerken doen dit. MRDH zal uw gemeente en de andere gemeenten in het najaar van 2024, als de marketingplannen 2025 opgeleverd worden, van meer informatie hierover voorzien.
Ridderkerk	RET	Geeft aan dat het vervoerplan van de RET voor 2025 voor de gemeente Ridderkerk geen wijzigingen in de dienstregeling en lijnvoering van het openbaar vervoer bevat.	MRDH en RET bevestigen dat uw constatering juist is.

Ridderkerk	Algemeen	Vraagt aandacht voor: -de wijzigingen in het busnetwerk in 2026. Geeft aan dat buslijn 146 opgewaardeerd wordt naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) met R-net kwaliteit. Vindt het van groot belang dat er de inwoners naast HOV ook een goed onderliggend buslijnnet blijft bestaan die de wijken Drievliet, 't Zand en Ridderkerk Centrum verbinden met Rotterdam-Zuid en Kralingse Zoom. Wil hierover graag vroegtijdig met MRDH en de RET in gesprek. -het maatwerkvervoer. Is van mening dat maatwerkvervoerlijnen 608, 609 en 610, die geen deel uitmaken van de concessie, maar worden gefinancierd volgens de beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025 voor een belangrijke en onmisbare aanvulling zijn op het reguliere busvervoer van de RET. De aantallen reizigers stijgen ook. Ondanks dit succes ervaren de buurtbusvereniging en de RET in de dagelijkse exploitatie enkele problemen waar aandacht voor wordt gevraagd, zoals verouderde betaalapparatuur en het niet aanwezig zijn van OVpay. Geeft aan dat de financiële bijdrage uit de beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025 het voor gemeenten tot op heden mogelijk heeft gemaakt om de buurtbus te laten rijden. Met het aflopen van de termijn en daarmee het mogelijk wegvallen van de bijdrage, is de toekomst van de buurtbus onzeker. Is van mening dat de vraagstukken waar de gemeenten als opdrachtgever tegenaan lopen, kunnen worden opgelost door het anders organiseren van de aansturing van de buurtbus. Aandachtspunten daarbij zijn de plicht om de opdracht aan de RET te gunnen, het uitblijven van investeringen in nieuwe apparatuur in de buurtbussen en het vergroten van de samenhang tussen de buurtbussen en de overige vormen van openbaar vervoer in onze regio. Wil daarom met MRDH in gesprek over perspectief van de buurtbus. Heeft de grote wens om de buurtbus in 2025 op te nemen in de concessie van de RET. -de afschaling van het openbaar vervoer in Ridderkerk. Geeft aan dat het vervoerplan van de RET voor 2025 uit gaat van een exploitatie van lijnen die sinds 12 februari 2024, vanwege de	Uw gemeente wordt net als de andere gemeenten waar RET Bus rijdt, betrokken bij het onderzoek naar het nieuwe busnet. De ontsluiting van Ridderkerk met hoogwaardig verbindend OV en andere lijnen zal zeker onderwerp zijn van het nieuwe vervoerplan Bus 2026 en verder en daarbij betrekken MRDH en RET natuurlijk de gemeente(n). Zoals in het vervoerplan van RET aangegeven staat, vallen de buurtbussen waarbij RET als de door uw gemeente ingehuurd partij betrokken is buiten de concessie en daarmee feitelijk buiten deze vervoerplanprocedure waarin de voorstellen staan die binnen de concessie plaatsvinden. MRDH verwijst naar de afspraken rondom het maatwerkvervoer op grond van de huidige beleidslijn. MRDH verleent subsidie aan de gemeente/. De gemeente is opdrachtgever en verantwoordelijk voor dit maatwerkvervoer. Vanuit de door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit vastgestelde beleidslijn Mmmove! is het geen voorwaarde om zaken te doen met de concessiehouder om subsidie voor het gemeentelijke maatwerkvervoer van MRDH te krijgen. Het is een gemeentelijke keuze om het maatwerkvervoer zo identiek mogelijk te laten zijn aan het reguliere openbaar vervoer; vanuit de beleidslijn Mmmove! is dit mogelijk, maar niet noodzakelijk. De MRDH start een evaluatie inzake deze beleidslijn Mmmove! 2020-2025, zodat bepaald kan worden of en zo ja hoe het verder gaat met het (gemeentelijke) maatwerkvervoer vanaf 2026. Daarnaast bevestigt MRDH dat maatwerkvervoer in combinatie met bijvoorbeeld WMO-vervoer en leerlingenvervoer aan bod komt in de nieuw op te stellen Mobiliteitsvisie van de MRDH. MRDH gaat dus met uw gemeente in gesprek over een lange termijn perspectief. Uw wens is MRDH bekend. De buurtbuslijnen van Ridderkerk zitten echter niet in de busconcessie van RET. Inzake de afgeschaalde dienstregeling is MRDH het met u eens dat dit niet acceptabel is. MRDH is daarmee ook niet akkoord gegaan en verrekent daarom met RET de niet gereden dienstregelingskilometers.
------------	----------	--	--

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
		afschaling van het lijnennet, niet realiseerbaar is. Enkele buslijnen in Ridderkerk rijden in een lagere frequentie en lijn 143 is tijdelijk geheel opgeheven. Vindt deze situatie niet acceptabel en vraagt MRDH om bij de RET erop aan te dringen om zo snel mogelijk de exploitatie van deze afgeschaalde lijnen terug te brengen naar het niveau van voor 12 februari 2024. Alleen op deze manier kan de uitvoering van het busvervoer worden waargemaakt zoals het in het vervoerplan wordt beschreven.	Uiteraard dringt MRDH er bij RET op aan om de normale hoeveelheid minimaal te rijden dienstregelingskilometers zo snel als mogelijk weer te gaan rijden. De personeelsproblematiek is echter een hardnekkig gegeven. MRDH hoopt dan ook dat het door haar uitgezette onderzoek bij bureau Berenschot tot hoopvolle nieuwe inzichten mag leiden die mogen bijdragen aan een oplossing.
Rijswijk	RET	Heeft geen opmerkingen op de concept ontwerp-vervoerplannen van RET, omdat RET niet binnen de gemeentegrenzen van Rijswijk rijdt.	MRDH neemt kennis van uw reactie.
Rijswijk	HTM Tram	Wil de tijdelijk opgeheven tramhalte Treubstraat heropenen. Omdat: -het OV een cruciale rol speelt in het succes van verstedelijking vanwege de afgebakende capaciteit van haar wegen en de beschikbare ruimte die feitelijk gelijk blijft -Toegankelijkheid en bereikbaarheid van huis, werk en voorzieningen in hoge mate de ervaren welvaart en welzijn van haar inwoners bepalen -De afhankelijkheid van het openbaar vervoer de komende jaren toeneemt en dat daarom het OV vertrouwen moet wekken. -de huidige ontwikkelingen en voorstellen van HTM niet in lijn zijn met dit toekomstig perspectief. -een fundament van de gebiedsontwikkeling rond het voormalige Shellterrein, de Broodfabriek en woontorens bij tramhalte Treubstraat is de uitstekende bereikbaarheid met het openbaar vervoer; hierbij heeft tramhalte Treubstraat een zeer belangrijke positie. -De aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat voor bestaande bedrijven zoals TUI en het middengebied juist ook afhankelijk is van een goede bereikbaarheid middels het openbaar vervoer. -bewoners rond tramhalte Treubstraat dit graag willen. -de gemeente stelt dat de verwachte kostenbesparingen, die ze niet gelooft, niet opwegen tegen de grote maatschappelijke, economische en sociale waarde van tramhalte Treubstraat.	Van de 13 haltes die tijdelijk gesloten zijn, stelt de HTM voor ze allemaal gesloten te houden. Vanuit vervoerskundig oogpunt is dat logisch en dat heeft de HTM ook goed onderbouwd. Echter MRDH heeft uw argumenten voor de tramhalte Treubstraat besproken en gewogen en kunnen uw argumentatie begrijpen. In de agendapost bij de vervoerplannen zal worden voorgesteld deze halte wel te heropenen. Dat geldt ook voor 2 haltes in Den Haag. Daarmee gaan 10 tijdelijke gesloten haltes definitief dicht en worden de andere 3 haltes weer bediend vanaf 2025. Dit wordt verwerkt in het definitieve vervoerplan van HTM.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Rijswijk	EBS-HGL	<i>Lijn 53 Delft - 't Haantje – Rijswijk</i> Geeft aan Rijswijk Buiten de grootste ontwikkellocatie in Rijswijk is en vindt Rijswijk Buiten nog beperkt voorzien van openbaar vervoer. Ziet graag het aanbod van openbaar vervoer in Rijswijk Buiten toenemen. Kan zich vinden in de beslissing van EBS om de eerder geplande maatregelen op lijn 53 naar achteren door te schuiven, omdat de bouwplannen voor de woningen in de deelgebieden Pasgeld-West en Pasgeld-Oost naar achteren zijn verschoven. Vindt het belangrijk om de huidige vraag op lijn 53 te blijven monitoren, zodat het aanbod al eerder aangepast kan worden wanneer dat nodig blijkt. Geeft aan dat de gesprekken hierover zijn met EBS inmiddels gevoerd en dat ze vanaf begin 2025 regelmatig met EBS zal afstemmen om te monitoren en de behoeften met de mogelijkheden tijdig te bespreken.	EBS is blij met de reactie van de gemeente en heeft dezelfde ambitie om het OV aanbod in Rijswijk Buiten te laten groeien. EBS zal het komende jaar nog veelvuldig contact zoeken m.b.t. de plannen voor het Vervoerplan 2026. Voor de dienstregeling van 2025 zal EBS uiteraard het gebruik blijven monitoren en waar nodig een extra rit toevoegen.
Rijswijk	EBS-VPR	Heeft geen opmerkingen op de concept ontwerp-vervoerplannen van EBS - Voorne Putten en Rozenburg, omdat deze geen betrekking hebben op Rijswijk.	MRDH en EBS nemen kennis van uw reactie
Rotterdam	Algemeen	Is blij dat MRDH dit jaar weer de reguliere vervoerplanprocedure volgt, met de mogelijkheid van advisering door gemeenten.	MRDH dankt u voor uw positieve reactie.
Rotterdam	Algemeen	Verzoekt om te kijken naar de mogelijkheid om de reactietijd voor gemeenten voor het indienen van een advies op de vervoerplannen in volgende jaren te verruimen zodat de wijkraden van de gemeente meer tijd hebben voor het formuleren van hun adviezen.	MRDH betreft uw verzoek in de evaluatie over deze vervoerplanprocedure. Eventuele wijzigingen uit deze evaluatie landen in de procedure voor vervoerplan 2026.
Rotterdam	Algemeen	Geeft graag de uitnodiging door van de wijkraden Bospolder-Spangen-Tussendijken en Middelland-Nieuwe Westen om in één van deze wijken een informatiemarkt te houden om personeel voor de RET te werven.	RET is nog altijd dringend op zoek naar meer personeel, dus neemt deze uitnodiging van harte aan. RET verneemt graag via de gemeente Rotterdam de naam van een contactpersoon om een bijeenkomst af te stemmen en te organiseren.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording																
Rotterdam	Algemeen	Verzoekt u om contact op te nemen met de vervoersautoriteiten die afgaande op de OV-klantenbarometer 2023 een hogere score hebben behaald op het algemeen klantenoordeel van de reiziger om zo na te gaan of er zaken zijn die van hen geleerd of overgenomen kunnen worden.	MRDH is blij met de nog altijd hoge klantwaarderingsscores in onze regio. Zeker gegeven de moeilijke omstandigheden (personeelstekorten) waar sprake van was in 2023. MRDH is van mening dat de scores in onze regio door de OV-bedrijven zelf beïnvloedbaar zijn: Geen afgeschaalde dienstregelingen meer en dus weer hogere frequenties en minder uitval zouden moeten leiden tot hogere klantwaarderingsscores. Algemeen klantoordeel busconcessies 2023: <table><tr><td></td><td>2023</td></tr><tr><td>Bus Rotterdam e.o.</td><td>7,8</td></tr><tr><td>Haaglanden Regio</td><td>7,8</td></tr><tr><td>Haaglanden Stad Bus</td><td>8,0</td></tr><tr><td>Voorne-Putten en Rozenburg (bus)</td><td>7,9</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Provincie Zeeland</td><td>8,0</td></tr><tr><td>Provincie Noord-Holland</td><td>8,1</td></tr></table> Voor wat betreft Metro en Tram scoren RET en HTM hoger of gelijk aan de andere bedrijven (GVB in Amsterdam en Qbuzz in Utrecht) met een metro dan wel met een tram. Gezien alle toekomstgerichte stappen die recent met RET en de andere OV-bedrijven zijn gezet richting een goede toekomst(borging) voor het OV en gezien de bekende scores wordt contact opgenomen met de 2 provincies die bij de busconcessies gelijk of iets hoger scoren niet als noodzakelijk gezien.		2023	Bus Rotterdam e.o.	7,8	Haaglanden Regio	7,8	Haaglanden Stad Bus	8,0	Voorne-Putten en Rozenburg (bus)	7,9			Provincie Zeeland	8,0	Provincie Noord-Holland	8,1
	2023																		
Bus Rotterdam e.o.	7,8																		
Haaglanden Regio	7,8																		
Haaglanden Stad Bus	8,0																		
Voorne-Putten en Rozenburg (bus)	7,9																		
Provincie Zeeland	8,0																		
Provincie Noord-Holland	8,1																		
Rotterdam	RET Rail	Juicht de frequentieverhoging in het dal tussen Rotterdam Centraal en Slinge toe. Verzoekt RET er zorg voor te dragen dat de metro's in beide richtingen zoveel mogelijk in gelijkmatige intervallen rijden, zodat de toevoegde waarde van de extra metro's zo groot mogelijk. Verzoekt RET ook om in de spits op de drukste plekken en momenten met extra lange metro's te rijden.	RET streeft ernaar de tijdligging optimaal voor de reiziger te spreiden, zodat de wachttijd minimaal is maar ook de zitplaatskans op het stadsgedeelte van de langere ritten op E en D wordt vergroot. Daarbij is RET afhankelijk van de ruimte die de spoorinfrastructuur biedt.																

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Rotterdam	RET Rail (metro)	Juicht de intensivering van de bediening van Hoek van Holland Strand toe. Verzoekt om met name bij de zogenoemde top stranddagen steeds de afstemming te blijven zoeken met onze Directie Veiligheid, zodat de drukte zoveel mogelijk in goede banen geleid kan worden zodat zowel de veiligheid als het welbevinden van de strandbezoekers optimaal gewaarborgd wordt.	RET zocht en zoekt deze afstemming met uw Directie Veiligheid reeds structureel en zal dit blijven doen .
Rotterdam	RET Rail (tram)	Juicht de diverse wijzigingen die in lijn zijn met het Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) toe, met name de versnelling van tramlijn 8 tussen Delfshaven en Rotterdam Centraal, mede leidend tot verbeterde doorstroming van de trams op de kruising Vasteland – Erasmusbrug, en de hogere frequenties op Zuid, die ook voortkomen uit het PTT. Verzoekt alle voorgenomen wijzigingen duidelijk en ruim van tevoren te communiceren richting de reizigers, zodat men tijdig weet waar men aan toe is.	MRDH en RET danken u voor uw reactie. Zoals gebruikelijk zal RET enkele weken voorafgaande aan de startdatum van de dienstregeling alle wijzigingen in de dienstregeling duidelijk naar haar reizigers communiceren.
Rotterdam	RET Rail (tram)	Verzoekt de frequenties van de tramlijnen 4 en 6, die ten zuiden van de Kleiweg als één lijn fungeren, op elkaar af te stemmen dat er op het gezamenlijke traject sprake is van een evenwichtige spreiding.	De gewenste afstemming tussen de twee lijnen staat reeds in het vervoerplan vermeld. RET en MRDH gaan graag met de gemeente in overleg zodat zij maatregelen mogelijke kan nemen om de betrouwbaarheid en de snelheid op het gemeenschappelijke traject te verbeteren om 'het 'harmonica-effect' van vertraging tussen twee trams tegen te gaan.
Rotterdam	RET Rail (tram)	Staat in beginsel positief tegenover het voorstel inzake de nieuwe lijnnummering, omdat deze de eenduidigheid in de nummering verhoogt. Verzoekt RET hier vroegtijdig over te gaan communiceren naar de reizigers, zodat deze er niet door in verwarring worden gebracht. Verzoekt RET ook tijdig afstemming te zoeken met de verkeersmanagementspecialisten van de gemeente, omdat de wijzigingen ook moeten worden doorgevoerd in de software van de verkeersregelininstallaties.	RET start zodra het vervoerplan 2025 is vastgesteld door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit met de verder uitwerkingen van het vervoerplan 2025 waarbij RET ook de benodigde afdelingen van de gemeente zal betrekken.
Rotterdam	RET Bus	Staat in beginsel positief tegenover het voorstel voor de routewijziging van lijn 77, met name omdat er vervoerkundig veel voor te zeggen is om Katendrecht en het Entrepotgebied te verbinden met station Zuid, zeker nu vanaf 15 december a.s. het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van start gaat op de Oude Lijn. Verzoekt RET wel om nader met de gemeente in overleg te treden over de precieze routing en de benodigde aanleg van nieuwe haltes op de verschillende locaties en de planning die met beide samenhangt.	RET is met u reeds in gesprek om de precieze route en de haltelocaties vast te leggen.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt om deze buslijn 77 over het hele traject tot ca. 0.15 uur te laten rijden gelet op de betekenis die buslijn 77 op het trajectdeel Zuidplein – Rijnhaven nu al heeft en die nog versterkt zal worden als buslijn 77 de beoogde nieuwe route krijgt.	RET is positief over uw verzoek en kan met een verschuiving van enkele ritten binnen de bundel van lijnen 75 en 77 deels aan het verzoek van de gemeente voldoen. RET beziet een latere rit op lijn 77 van Zuidplein naar Rijnhaven, zodat een laatste vertrektijd rond 23.15 uur in plaats van 22.00 uur mogelijk wordt.
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET de frequenties van de buslijnen 75 en 77 op elkaar af te stemmen, zodat er op het gezamenlijke traject Breeplein – Zuidplein doordeweeks een kwartierfrequentie ontstaat.	Bij de uitvoering probeert RET de combinatiebundel van lijnen 77 en 75 zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.
Rotterdam	RET Bus	Juich de plannen met de introductie van buslijn 64 toe, omdat deze ook leidt tot een verbeterde bereikbaarheid van Hoogvliet.	MRDH en RET danken u voor uw reactie.
Rotterdam	RET Bus	Geeft aan bereid te zijn om met RET en MRDH in overleg te gaan over een tijdelijke OV-voorziening in Nieuw Kralingen vooruitlopend op een structurele voorziening.	Ook RET en MRDH zijn bereid tot een overleg over de bediening van de wijk Nieuw Kralingen. Mogelijk behoort OV-maatwerkvervoer vooruitlopend op OV binnen de concessie tot de mogelijkheden. De beleidslijn Mmmove! biedt het haakje voor bediening van nieuwe wijken waar over het algemeen bij de start nog maar weinig vraag naar OV is. <i>Pagina 6: “Daarnaast zijn er in de metropoolregio ontwikkellocaties, denk aan nieuwbouwwijken, bedrijventerreinen en leisure-locaties, waar (nog) geen regulier OV-aanbod is. In beide situaties kan maatwerk nodig zijn dat in samenwerking met de gemeenten wordt ontwikkeld om een integraal en inclusief openbaar vervoerssysteem voor alle inwoners te garanderen”.</i>
Rotterdam	RET Bus	Juicht de extra ritten op buslijn 33 op zaterdag en zondag toe, omdat hier inderdaad een knelpunt wordt ervaren, met name door de inwoners van Overschie.	RET en MRDH danken u voor uw reactie. RET en MRDH vertrouwen er wel op dat gemeente maatregelen neemt om de extra benodigde rijtijd te compenseren, die deze lijn door gemeentelijke verlaging van de maximum snelheid van 50 km/u naar 30 km/u op wegen ondervindt (met name in Overschie), zodat het huidige OV-aanbod in stand kan blijven.
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt na te gaan of de Sluisjesdijk weer over de volle lengte bediend kan worden in de spits, vanwege de werkgelegenheidslocaties die hier gesitueerd zijn.	Binnen de kaders van het vervoerplan 2025 is geen ruimte voor uw verzoek. De verwachte opbrengsten halen vermoedelijk niet het niveau wat nodig is om de voor een dienstregelingskilometers gemaakte kosten plus de subsidie van MRDH te dekken. Daarom is er aanvullende financiering nodig. RET en MRDH staan open voor een pilot met verlenging met spitslijn 72 als door gemeente en/of derden extra aanvullende financiering kan worden geregeld, net zoals iets dergelijks eerder met de gemeente Barendrecht voor lijn 283 is afgesproken. Als de pilot een succes is, kan de verlenging mogelijk in een volgend vervoerplan worden opgenomen.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET op buslijn 38 naar Crooswijk een bediening op zondag toe te voegen met het oog op de bereikbaarheid van de begraafplaatsen, eventueel beperkt in de vorm van een uurdienst gedurende een deel van de dag.	In samenwerking met de gemeente zou de bediening op zondag gezien kunnen worden in combinatie met maatwerkvervoer voor de wijk Nieuw Kralingen .
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt na te gaan onder welke voorwaarden het mogelijk is om op buslijn 40 enkele ritten op zaterdag en zondag te laten rijden, zodat o.a. begraafplaats en crematorium Hofwijk bereikbaar wordt met openbaar vervoer op die dagen.	RET en MRDH verwachten onvoldoende reizigers en onvoldoende financiële middelen om deze ritten te kunnen bieden.
Rotterdam	RET Bus	Gaat graag met RET in overleg over een omleidingsroute voor buslijn 68 op Heijplaat in geval van voorziene omstandigheden zoals de herinrichting van het oude dorp die in 2025 gaat starten.	RET ziet uw uitnodiging voor dit overleg graag tegemoet.
Rotterdam	RET Bus	Ziet graag dat de BOB-bus weer gaat rijden zodat onze stad 's nachts in het weekend ook duurzaam bereikbaar is. Verzoekt dan ook om na te gaan wat hier de mogelijkheden voor zijn.	RET doet haar uiterste best om de nachtbussen zo snel mogelijk te laten rijden. De werving en opleiding van personeel draait op volle toeren.
Rotterdam	EBS-VPR	Juicht de voorgenomen introductie van een directe busverbinding tussen Rozenburg en station Schiedam Centrum via de Blankenburgverbinding van harte toe, mede gelet op het feit dat deze tot een reistijdwinst van wel 20 minuten voor de Rozenburgers kan leiden en de alzijdige bereikbaarheid van het dorp zo substantieel versterkt wordt. Dringt er op aan om tot een oplossing van het tolissue te komen. Dit ook met het oog op de voorgenomen busverbinding tussen Rockanje/Brielle en station Schiedam Centrum, die mede van belang is voor de bereikbaarheid van het havengebied.	EBS en MRDH danken u voor uw reactie. Over de tolheffing vinden nog altijd gesprekken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat plaats. De uitkomst is nog onzeker.
Rotterdam	EBS-HGL	Verzoekt de aansluiting tussen buslijn 31 en de metro bij Hoek van Holland Haven te verbeteren, zodat de reisbeleving voor overstappende passagiers zo goed mogelijk is.	Zoals in het vervoerplan aangegeven heeft EBS aandacht voor het verbeteren van de aansluiting tussen buslijn 31 en metrolijn B in Hoek van Holland. Omdat deze lijnen ook elders in het netwerk moeten aansluiten op andere lijnen, kan er helaas niet gegarandeerd worden dat uw verzoek ook te realiseren is.
Schiedam	Algemeen	Geeft aan dat het haar deugd doet dat de reguliere vervoerplannenprocedure weer wordt gevolgd en dat de gemeente in de gelegenheid worden gesteld om op de plannen te reageren. Stelt vast dat het OV weer toekomst heeft, maar dat er nog veel werk te verzetten is om het OV weer op het gewenste niveau te krijgen.	MRDH dankt u voor uw reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Schiedam	Algemeen	Geeft dat het haar in het algemeen positief stemt dat met de groei van het aantal reizigers de vervoerders ook weer denken aan opschalen van de dienstverlening en het introduceren van nieuwe verbindingen. Ziet tegelijk dat het tekort aan personeel bij vervoerders nog steeds een grote uitdaging vormt en vraagt zich daarom af of de vervoerders de voorstellen uit de vervoerplannen straks daadwerkelijk wel waar kunnen maken, want de vervoerders kunnen het minimale aanbod uit het Transitieprogramma OV & Corona nog niet bieden en zij nog steeds noodgedwongen moeten afschalen om ongeplande uitval te voorkomen.	Het personeelstekort is en blijft naar verwachting nog wel een tijd zorgelijk. Dus ook MRDH en de OV-bedrijven vragen zich af of de inhoud van de vervoerplannen wel waargemaakt kan worden per 2025. Tegelijkertijd wordt er alles aan gedaan om de personeelstekorten op te lossen en hopen we dat dit snel tot resultaat mag leiden. Immers afgeschaalde dienstregelingen als gevolg van personeelstekorten zitten de noodzakelijke terugkeer van reizigers en verdergaande groei van het openbaar vervoer in de weg.
Schiedam	Maatwerk-vervoer	Stelt voor om voor 2025 afspraken te maken tussen de gemeente, MRDH en RET over het voortzetten van maatwerkvervoerlijn 52. Geeft aan dat ze alleen kan instemmen met het vervoerplan van RET als ze zekerheid heeft over het blijven rijden van maatwerkvervoerlijn 52.	De MRDH ziet als subsidieverlener aan de gemeente voor het maatwerkvervoer uw uitnodiging om voor 2025 afspraken tegemoet. Op grond van de beleidslijn Mmmove! en de Subsidieverordening lijkt ons voortzetting van maatwerkvervoerlijn 52 mogelijk. Voor de goede orde wijst MRDH u er op dat maatwerkvervoer buiten de concessie valt en het reguliere OV binnen de concessie. Als service aan de gemeenten heeft RET in haar vervoerplan opgenomen welk maatwerkvervoer ze buiten de concessie om voor de gemeenten faciliteert. In die zin is het wel of niet voortbestaan van maatwerkvervoerlijn 52 niet gekoppeld aan het vervoerplan van RET.
Schiedam	RET	Geeft in overweging om de voorgestelde nummering van lijnen 1 en 11 om te draaien, omdat lijn 1 vroeger naar Woudhoek reed en in het voorstel naar Vlaardingen Holy. Dit kan verwarrend zijn voor reizigers. Gaat er van uit dat de nummerwijzigingen in elk geval goed, breed en tijdig gecommuniceerd zal worden.	RET kiest ervoor om de lijn naar Vlaardingen die de gehele dag rijdt het lijnnummer 1 te geven en de lijn naar Woudhoek die beperkt in bediening is lijn 11.
Schiedam	RET	Vindt het goed en verstandig dat de RET, met de lessen uit 2023, de dienstregeling van metro B naar Hoek van Holland Strand standaard en ook weersafhankelijk gaat opschalen tijdens het strandseizoen. Gaat ervan uit dat de voorgestelde maatregelen afdoende zijn om capaciteitsknelpunten op stranddagen op te lossen.	RET en MRDH danken u voor uw positieve reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Schiedam	EBS-VPR	Onderschrijft de wens en noodzaak voor busverbindingen door de Maasdeltatunnel. Door problemen bij de veerverbinding ontbreekt het nu vaak voor reizigers zonder auto aan passende reismogelijkheden in het Waterweggebied en is een bus door de Maasdeltatunnel straks het enige serieuze alternatief. Is van mening dat de Metropoolregio hier, conform de afspraken rond de Blankenburgverbinding, samen met Provincie en Rijk een zorgplicht heeft om de bereikbaarheid ook voor niet-automobilisten te waarborgen.	MRDH ziet graag dat de busverbinding door de Maasdeltatunnel wordt gerealiseerd en zet zich hier dan ook actief voor in. Het realiseren van alternatieven voor een “niet goed functionerende” veerverbinding valt echter onder de verantwoordelijkheid van de provincie Zuid-Holland. MRDH voert regelmatig overleg met de door u genoemde partijen over (een busverbinding door) de Blankenburgverbinding.
Schiedam	EBS-VPR	Onderschrijft de wens voor extra halte bij afrit Vlaardingen West om de regionale bereikbaarheid te verbeteren en overstapmogelijkheden tussen verschillende buslijnen te vergroten. Constateert daarbij wel enkele praktische uitdagingen, waaronder het faciliteren van de overstap tussen Voorne Putten en het Westland en de overstap richting andere buslijnen in Vlaardingen welke kunnen zorgen voor extra reistijd op een verbinding die al een lange reistijd kent.	MRDH herkent de praktische uitdagingen die u benoemt. Er dient dan ook nader onderzocht te worden in hoeverre het vanuit infrastructureel oogpunt mogelijk/wenselijk is. Hierover wordt door MRDH het gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat. Daarnaast is medewerking van de gemeente Vlaardingen noodzakelijk. EBS heeft als doel om lijn 456 bij een eventuele halte te halteren, met een korte haltering om zo doorgaande reizigers niet (te veel) extra rijtijd te geven.
Schiedam	EBS-VPR/HGL	Onderschrijft de wens van EBS om langs de A20 tussen Maassluis en Schiedam gebruik te maken van de vluchtstrook, want niet zelden lopen bussen flinke vertraging op bij drukte en incidenten met enorme consequenties voor de exploitatie. Geeft aan dat het gebruik van de vluchtstrook echter wel veilig en verantwoord moet zijn. Stelt voor om de mogelijkheden voor een nieuwe haltevoorziening in Vlaardingen en de mogelijkheden voor het gebruik van de vluchtstrook langs de A20 in samenhang te gaan onderzoeken en de uitkomsten hiervan mee te nemen in het HOV onderzoek Den Haag-Naaldwijk-Maassluis waarbinnen de toekomst van de bestaande HOV-lijn 456 ook een belangrijke rol speelt.	Rijkswaterstaat heeft bij MRDH benadrukt geen voorstander te zijn van vluchtstrookgebruik op de rijkswegen in de regio Rotterdam. Op grond van het bovenstaande acht MRDH het op dit moment niet zinvol om het al lopende HOV-onderzoek Den Haag-Naaldwijk-Maassluis waarbinnen de toekomst van de bestaande HOV-lijn 456 een belangrijke rol speelt uit te breiden met de eventuele nieuwe haltevoorziening in Vlaardingen en het vluchtstrookgebruik langs de A20.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Schiedam	EBS-HGL	Is blij met het voorstel voor herstel van de spitsfrequenties naar de situatie voor corona. Wijst er wel op dat EBS op lijn 456 nog steeds met grote regelmaat te maken heeft met ongeplande rituitval van soms meerdere ritten achter elkaar. Ziet graag dat er, tezamen met de opschaling, vanuit MRDH sterker wordt gemonitord op rituitval en de beschikbaarheid van chauffeurs en indien nodig wordt bijgestuurd om de dienstverlening van EBS in lijn te brengen met het ingediende vervoerplan.	De rituitval wordt reeds gemonitord en MRDH zal dat ook in de toekomst blijven doen en met EBS in gesprek blijven over dit onderwerp en mogelijke oplossingen zolang dat noodzakelijk is. Waar mogelijk wordt er door MRDH meegedacht en bijgestuurd.
Vlaardingen	Algemeen	Wil als eerste benoemen dat het in het kader van de mobiliteitstransitie en regionale bereikbaarheid voor de gemeente belangrijk is dat, ondanks de veranderende reispatronen als gevolg van Covid-19 en financiële uitdagingen, de gehele regio goed bediend blijft met het OV. Geeft aan dat het OV-netwerk niet kan functioneren als alleen de belangrijkste bestemmingen goed bereikbaar zijn.	MRDH is van mening dat de regio goed bediend is met het OV, hoewel er tijdelijk vanwege personeelstekorten wel sprake is van afgeschaalde dienstregelingen. MRDH is ook van mening dat het echt niet zo is dat alleen de belangrijkste bestemmingen bereikbaar zijn.
Vlaardingen	Algemeen	Constateert dat er weinig grote veranderingen plaatsvinden aan de routes en in de dienstregeling van de lijnen die door Vlaardingen rijden ten opzichte van het Vervoerplan 2024.	MRDH en RET bevestigen uw constatering.
Vlaardingen	RET Algemeen	Geeft aan dat in het vervoerplan van de RET voorgesteld wordt dat de vakantiedienstregeling ook ingevoerd wordt in de voorjaarsvakantie en de meivakantie. Geeft aan dat hoewel vanuit een lager reizigersaantal en personeelsinzet dit te verdedigen valt, dit toch een verslechtering voor de reizigers die tijdens de vakantie wel met het OV reizen. Vindt dat het OV als modaliteit hierdoor minder aantrekkelijk wordt. Zou daarom graag zien dat dit voorstel ongedaan wordt gemaakt zodra de reizigersaantallen weer zijn toegenomen.	RET kiest ervoor om op tijden of lijnen als de vraag lager is, minder aan te bieden. Omdat het totale aanbod aan dienstregelingskilometers begrensd is, wordt daarmee ruimte gecreëerd om drukker lijnen als dat nodig is vaker te bedienen of nieuwe bediening te introduceren, zoals bijv. vaker naar Strand rijden. Het rijden van lege voertuigen is in niemands belang. Daarnaast vraagt handhaven van een groter aantal aan OV- diensten tijdens de mei- en voorjaarsvakantie terwijl dit niet echt nodig is ook een groter aantal van medewerkers op momenten dat zij zelf ook graag vrij willen hebben.
Vlaardingen	RET Metro	Geeft aan dat in het vervoerplan van de RET voor 2025 de metro's in het weekend vaker en langer doorrijden naar het strand. Hierdoor zal ook de drukte in de metro's op deze tijdstippen afnemen. Beschouwt dit als een positieve ontwikkeling die het voor de strandgangers aangenamer maakt om met de metro naar het strand te reizen.	RET en MRDH danken u voor uw reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Vlaardingen	RET Metro	Geeft aan dat in het verleden metrolijn A in de spits doorreed tot aan station Vlaardingen West. Begrijpt gezien de ontwikkelingen als gevolg van de coronacrisis het laten vervallen van deze spitsritten. Wil benadrukken dat ze het in het belang van de reiziger acht om deze ritten zo snel mogelijk weer op te nemen in de dienstregeling.	Als de reizigers aantallen daarom vragen (en voertuigen en personeel daarvoor beschikbaar zijn) zal RET in het vervoerplan extra ritten op Hoekse lijn voorstellen. Voorlopig is dat in de spits bij Vlaardingen nog niet het geval.
Vlaardingen	RET Metro	Geeft aan dat op vrijdag- en zaterdagavond de metro nu langer doorrijdt op alle lijnen van het metronetwerk, behalve op de Hoekse Lijn. Wil zich graag samen met de RET, MRDH en de andere gemeenten langs deze lijn, inzetten om dit in de toekomst ook op deze lijn mogelijk te maken.	Uitbreiding van de weekendmetro langs Vlaardingen naar Hoek van Holland is nog niet mogelijk. Op z'n vroegst in 2026 nadat alle geluidsproductieplafond (GPP-) verhogende maatregelen zijn genomen is er op basis van deze GPP's ruimte om uit te breiden. Er is nog geen opdracht verleend voor de geluidsproductieplafond verhogende maatregelen. Vooruitlopend op deze maatregelen kan er dus geen weekendmetro rijden op het traject Schiedam -Hoek van Holland. Over de financiering moeten nog afspraken worden gemaakt. Als de GPP-maatregelen genomen zijn ligt ook nog de vraag voor of de MRDH en de RET mogelijke ruimte weten te vinden om de weekendmetro te laten rijden. Hierdoor verdwijnt namelijk voor de komende tien jaar een deel van de ruimte die nodig is om de verwachte groei in reizigers aantallen op te vangen.
Vlaardingen	RET Tram	Geeft aan dat in het vervoerplan 2025 van de RET de eerste stappen worden gezet van het Plan Toekomstvast Tramnet en dat dit voor de gemeente op dit moment als enige het gevolg heeft dat de lijnnummering wordt aangepast. Is van mening dat de nieuwe lijnnummers logischer zijn en dat hiermee het kunstmatige onderscheid tussen de lijnen wegvalt.	RET en MRDH danken u voor uw positieve reactie.
Vlaardingen	RET Tram	Geeft aan dat de frequentie van de huidige tramlijn 24 op doordeweekse dagen in de middagspits verhoogd van drie naar vier keer per uur. Vindt dit een positieve ontwikkeling, maar zou graag zien dat deze verhoging naar de gehele dag wordt uitgebreid om de lijn aantrekkelijker te maken.	Frequentieverhoging van lijn 1 (voormalige lijn 24) is afhankelijk van beschikbare middelen en de reizigers aantallen op de lijn. Voor 2025 acht RET - in combinatie met lijn 11 (huidige 21)- de voorgestelde frequentie voldoende.
Vlaardingen	RET Bus	Ziet het voorstel voor de verhoging van de frequentie van lijn 56 op de zaterdagmiddagen als een verbetering omdat hierdoor de bus beter aansluit op de metro.	RET en MRDH danken u voor uw positieve reactie.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Vlaardingen	RET Bus	Geeft aan dat op dit moment de nachtbus niet rijdt vanwege een personeelstekort. Vindt dit begrijpelijk, maar dringt er op aan dat alles in het werk wordt gesteld om deze zo snel mogelijk, maar zeker in 2025 weer te laten rijden.	RET doet haar uiterste best om de nachtbussen zo snel mogelijk te laten rijden.
Vlaardingen	EBS-HGL	Geeft aan dat het vervoerplan van EBS voor 2025 voorziet in het toevoegen van twee buslijnen via de Blankenburgverbinding, waardoor de reistijd tussen Voorne en Schiedam Centrum wordt verkort. Wil samen met EBS en de MRDH de mogelijkheden onderzoeken om deze lijnen onderweg ook in Vlaardingen te laten halteren en daarbij ook een overstap te creëren op de lijnen naar Maassluis en het Westland. Geeft aan dat de tolheffing voor lijnbussen via de Blankenburgverbinding wel een belemmering voor de levensvatbaarheid van deze lijnen vormt en wil daarom de inspanningen van de MRDH ondersteunen om deze tolheffing van de baan te krijgen.	EBS staat positief tegenover het halteren met een halte aan de afrit bij Vlaardingen West en ook MRDH heeft een positieve grondhouding. Wel dient er nader onderzoek te worden in hoeverre het vanuit infrastructureel oogpunt mogelijk/wenselijk is. Hierover wordt het gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat. De status is op dit moment dat EBS wacht op verdere uitwerking door de gemeente Vlaardingen. MRDH waardeert dat u de inspanningen van MRDH ondersteunt om de tolheffing van de baan te krijgen en zal, indien noodzakelijk contact met u zoeken over dit onderwerp.
Voorne aan Zee	RET	Ziet in het vervoerplan dat RET concrete stappen zet om weer nachtelijk busvervoer te laten rijden. Is verheugd dat dit vervoersaanbod er weer komt, want betekent voor de gemeente 2 ritten op de nacht van zaterdag op zondag vanaf Rotterdam Centraal via Rozenburg naar Brielle. Wil graag uitbreiding naar de grootste kern Hellevoetsluis en ritten in de nacht van vrijdag op zaterdag.	RET vindt uitbreiding naar Hellevoetsluis een interessante optie. Lastig is wel dat Hellevoetsluis te ver van Rotterdam ligt om met bestaande middelen (financieel, maar vooral op gebied van veiligheidsinzet) s nachts te kunnen bedienen. Graag gaat RET met u in overleg om te zien welke oplossing bedacht kan worden.
Voorne aan Zee	EBS-VPR	Geeft aan dat de ingebruikname van de Blankenburgverbinding volop kansen biedt om het openbaar vervoergebruik te vergroten op Voorne-Putten. Heeft gezien dat EBS hier op inspeelt door een nieuwe buslijn 102 te introduceren die vanaf Rockanje via Brielle rechtstreeks aansluiting biedt op Schiedam Centraal Station. Weet, want het staat vermeld in het vervoerplan, dat er ondanks vele inspanningen nog geen ontheffing voor de tol voor openbaar vervoer is. Ziet graag dat het Rijk hierin zijn verantwoordelijkheid neemt.	EBS en MRDH zien inderdaad ook deze kansen. Daarom hebben EBS en MRDH dan ook positieve verwachtingen van de nieuwe buslijn 102. Gezien uw opmerking over tolheffing, gaat MRDH ervan uit dat u de lobby van MRDH richting het Rijk, waar mogelijk ondersteunt.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Voorne aan Zee	EBS-VPR	Ondersteunt van harte het voorstel van EBS voor gebruik van de vluchtstrook op de A15 en A20 wanneer er sprake is van filevorming en een nieuwe halte bij de afrit Vlaardingen West waardoor er een goede overstap te maken is naar het Westland. Dit omdat snelheid en goede overstapmogelijkheden van belang zijn om meer gebruikers in het openbaar vervoer te krijgen.	Dit zijn inderdaad twee belangrijke elementen die EBS en MRDH graag willen. EBS en MRDH zijn hierover in gesprek met de gemeente Vlaardingen. Daarnaast voert MRDH gesprekken met Rijkswaterstaat over gebruik van de vluchtstrook.
Voorne aan Zee	EBS-VPR	Geeft aan dat door de Blankenburgverbinding de verwachte reistijdwinst voor de kernen Brielle, Oostvoorne en Rockanje op ongeveer 10 minuten ligt ten opzichte van de route via Spijkenisse. Denk dat er daarom ook voor Hellevoetsluis significante reistijdwinst te behalen is wanneer er een directe busverbinding zou zijn. Is van mening dat deze optie ook bijdraagt aan een robuuster netwerk in geval van verstoringen.	EBS biedt geen buslijn Hellevoetsluis – Schiedam aan omdat dit wat EBS betreft niet reëel is. EBS ziet twee vervoerkundige opties voor deze verbinding: 1. Een optie die rijdt via een huidige route (via Rockanje/Oostvoorne of via Nieuwenhoorn). Als EBS via deze routes rijdt dan is het niet sneller dan met een overstap in Spijkenisse. Daarom biedt dit geen meerwaarde. 2. Een optie door direct te rijden via de N57. Deze optie kan reistijdwinst geven. Dit zou een reistijdwinst van 5 tot 10 minuten kunnen geven. Er zijn echter veel dienstregelingkilometers nodig voor het aanbieden van deze verbinding terwijl de meerwaarde beperkter is dan een verbinding vanuit Brielle of Rozenburg, waar nu voor gekozen is.
Voorne aan Zee	EBS-VPR	Geeft aan dat door de nieuwe lijn door de Blankenburgverbinding op werkdagen minder ritten aangeboden worden van lijn 403 (Brielle-Spijkenisse) in de ochtendspits en vroege avond. En dat dit voor de kern van Zwartewaal nadelig is omdat deze minder bediend wordt en niet direct profiteert van de nieuwe lijn 102 en ook niet op het samenloopdeel zit waar 403 en 404 rijden.	Het is juist dat Zwartewaal minder bussen per uur krijgt. Het is echter zo dat een kleine kern als Zwartewaal met R-net frequenties alsnog een zeer goede bediening kent.
Voorne aan Zee	EBS-VPR	Geeft aan dat stadslijn 91 in Hellevoetsluis onder druk staat vanwege lage reizigers aantallen, maar dat deze lijn veel haltes aan doet die niet door andere lijnen worden gereden en dat deze lijn belangrijk is voor een fijnmazig netwerk. Wil daarom deze lijn graag behouden en de mogelijkheden gebruiken om deze te financieren vanuit het budget (witte vlekkenplan) waarmee extra vervoer ingekocht kan worden. Wil met EBS nadenken over de invulling van deze lijn en mogelijke aanpassingen zoals bediening van nieuwbouwwijk Beugaard en aansluiting op Zwartewaal.	EBS gaat graag in overleg met de gemeenten Voorne aan Zee en Nissewaard voor de invulling van lijn 91 d.m.v. het “maatwerkbudget Voorne Putten”. Het maatwerkbudget Voorne Putten is bij de aanbesteding van de concessie uit de concessie gehaald en geormerkt als budget voor de gemeenten op Voorne Putten voor de integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer en het invullen van “witte vlekken” in het netwerk. MRDH is overigens van mening dat de OV-bediening nabij die wijk al best goed is. Er rijdt een R-netlijn, dus met hoge frequenties langs en ook de haltes zijn goed uitgerust.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Voorne aan Zee	Algemeen	Geeft aan dat Corona achter ons ligt en dat het goed is dat er weer vervoerplannen ter beoordeling liggen. Is in grote lijnen positief over de voorstellen in de vervoerplannen 2025. Vindt het jammer dat stadslijn 91 weinig reizigers trekt, maar ziet de meerwaarde van deze lijn en wil deze lijn graag behouden en waar nodig versterken. Geeft aan dat naast dat de vurig gewenste Bob-nachtbussen weer gaan rijden met name de nieuwe buslijn 102 tussen Brielle en Schiedam een zeer grote verbetering is van openbaar vervoer aanbod in de gemeente.	EBS en MRDH danken voor de positieve woorden en snappen dat het verdwijnen van lijn 91 binnen het vervoerplan negatief wordt ervaren. EBS en MRDH gaan dan ook graag in gesprek over deze lijn binnen het witte vlekkenplan, zoals hierboven ook genoemd. RET doet haar uiterste best om de nachtbussen zo snel mogelijk te laten rijden. RET en MRDH zullen u van de ontwikkelingen hierover op de hoogte houden.
Wassenaar	EBS-HGL	Geeft aan dat EBS in het relevante Ontwerp-vervoerplan de lijnvoering van genoemde lijnen 43,44, 46 en 144 niet gaat wijzigen. Aanpassingen zullen zich beperken tot eventuele aanpassingen van de rijtijden. De cijfers laten zien dat lijnen 43 en 44 de drukste lijnen zijn. Deze lijnen zijn van groot belang voor gemeente. Geeft daarom aan dat het gewaardeerd wordt dat dat hierop wordt geprioriteerd en dat de dienstregelingen op deze lijnen worden gehandhaafd.	EBS en MRDH danken u voor uw waardering.
Wassenaar	EBS-HGL	Geeft aan dat, gezien het belang van goed openbaar vervoer, de gemeente Wassenaar de sterke voorkeur heeft dat voldoende vervoerscapaciteit wordt gegarandeerd door een verhoogde frequentie van de ritten van lijn 43 tijdens de spits, daarbij rekening houdend met de financiële haalbaarheid van Wassenaar en voldoende inzet van personeel. Dit omdat in de huidige dienstregeling reeds voorzien is in de inzet van gelede bussen op onder andere lijn 43 en dat in vervoerplan 2025 door EBS voorgesteld wordt om 1 extra gelede bus op dit deel van het lijnennet toe te voegen om hiermee de capaciteit te vergroten. Geeft aan dat buslijn 43 door woonwijken rijdt waarvan niet alle wegen passend zijn voor gelede bussen en dat bovendien niet alle rotondes voor gelede bussen ontworpen.	MRDH en EBS zijn bekend met de signalen over gelede bussen in Wassenaar. Een frequentieverhoging van lijn 43 in spitsen maakt geen onderdeel uit van vervoerplan 2025 en past niet binnen de gestelde financiële kaders. Aan de gemeentelijke voorkeur van een frequentieverhoging kan daarom ook niet voldaan worden. Daarbij komt dat een gelede bus niet langer is dan vele vrachtwagens en dat een gelede bus een rotonde beter en gemakkelijker kan nemen dan een reguliere bus. De huidige inzet van gelede bussen in Wassenaar toont dat ook aan. MRDH en EBS staan dan ook niet achter de redenering op basis waarvan uw voorkeur tot stand is gekomen. Het is MRDH bekend dat sommige inwoners bezwaren hebben over de inzet van gelede bussen en dat met name vanwege de trillingen die de gelede bussen zouden veroorzaken. Er is echter niet aangetoond dat gelede bussen meer trillingen veroorzaken dan reguliere bussen.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Westland	RET Bus	Vraagt RET om op korte termijn een nachtnetlijn tussen Naaldwijk en Rotterdam weer op te starten.	Deze nachtbuslijn is momenteel afgeschaald. RET zoekt naar voldoende mensen om zo snel mogelijk het nachtnetwerk weer te kunnen rijden.
Westland	HTM Bus	Mist in het ontwerp vervoerplan van HTM 2025 de doorkijk inzake het verlengen van buslijn 21 naar Wateringen.	Binnen de huidige omstandigheden ziet HTM geen mogelijkheden om in 2025 buslijn 21 te verlengen naar Wateringen.
Westland	EBS-HGL	Is blij met de goede bezetting en frequentieverhoging van de buslijnen 130, 455 en 456. Het in de komende jaren verder versnellen en verhogen van de frequenties van deze lijnen is essentieel, want daarmee kan de bereikbaarheid worden geborgd en de mobiliteit-transitie vorm worden gegeven. Om de op termijn hiervoor benodigde OV-maatregelen in beeld te kunnen brengen wordt momenteel in samenwerking met de MRDH, PZH, Den Haag en Maassluis de Verdiepende HOV-verkenning uitgevoerd.	EBS en MRDH nemen kennis van uw reactie.
Westland	EBS-HGL	Mist in het ontwerp vervoerplan 2025 van EBS een doorkijk inzake de quick wins als resultaat van de in samenwerking met de MRDH uitgevoerde pré-verkenning HOV, waarin het onder meer gaat over het versnellen van buslijn 455.	Dit maakt geen onderdeel uit van de Vervoerplannen 2025, aangezien er, conform afspraak met de gemeente, nog gewerkt wordt aan een verdiepende verkenning.
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS na te laten gaan of de vele klachten die bij de gemeente binnen komen ook bij EBS binnen komen. Deze betreffen hoofdzakelijk rituitval waardoor reizigers geregeld te laat op het werk, school en zorginstelling komen. Omdat andere OV-verbindingen in het Westland ontbreken is men veelal op één OV-verbinding aangewezen. Deze klachten betreffen tevens het Informatievoorzieningen en meldingen systeem. Bij uitval van bussen en de eerstvolgende bussen worden vaak niet aangegeven en het meldingen systeem is geregeld niet bereikbaar.	Helaas heeft EBS in de concessie Haaglanden Streek nog steeds last van personeelstekorten. Waar het eind vorig jaar de goede kant op leek te gaan wat betreft de formatie ziet EBS dat het 'inlopen' van de tekorten stagneert. De oorzaak ligt in het feit dat het ziekteverzuim na januari 2024 is gestegen, heeft EBS te maken met een nieuwe pauzeregeling in de cao openbaar vervoer wat ervoor zorgt dat er meer chauffeurs nodig zijn voor dezelfde hoeveelheid werk en heeft EBS te maken met (een hoger dan verwacht) natuurlijk verloop. EBS werkt er hard aan om de formatie op peil te brengen en het is de verwachting dat dat voor 5 januari 2025 (ingangsdatum van de dienstregeling 2025) gaat lukken. Tot die tijd heeft EBS maatregelen genomen om de rituitval zoveel als mogelijk te reduceren. Wat betreft de informatievoorziening verwerkt EBS de ritten die uitvallen in haar systeem en deze zijn vooraf zichtbaar in de reisplanners (bijv. 9292 of OVinfo-app). Het verwerken van de vervallen ritten gebeurt bijna altijd de nacht ervoor dus vanaf 's morgens vroeg moet dit zichtbaar zijn. Daarnaast staat de uitval op de website van EBS en een website als https://9292.nl

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS om in 2024 in beeld te brengen of tussen 24:00 en 6:00 en lijn 34 in de avonduren een beperkte frequentie bijvoorbeeld 1 keer per uur mogelijk is. Gedurende deze periode is er nu geen OV van, naar en binnen Westland, voor onder meer studenten en mensen in ploegendiensten. Hierbij begint het woon-werkverkeer in Westland al rond 5 uur.	Het is EBS vanuit de concessie niet toegestaan om nachtvervoer tussen 00:00 en 06:00 uit te voeren. Lijn 34 kent overdag al een lage bezetting, de kosten voor rijden in de avonduren zal zeker niet in verhouding staan tot het te verwachten gebruik.
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS om op korte termijn te laten onderzoeken of in de kernen waar de buslijnen gestrekt zijn bijvoorbeeld in Monster, of minimaal één keer per uur een kleinere bus die geen overlast veroorzaakt maar wel door de kernen van de dorpen rijden mogelijk is.	EBS zou hiervoor een dubbel wagenpark moeten aanhouden, wat hoge kosten met zich meebrengt en vindt het dan ook geen realistische optie om te onderzoeken.
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS buslijn 31 met meer bussen en weer door het centrum met kleinere bussen van Monster te laten rijden echter zonder de overlast door trillingen.	Dit verzoek is meermaals door de gemeente bij EBS gedaan en EBS heeft daarbij steeds onderbouwd aangeven dat dit niet mogelijk is.
Westland	EBS-HGL	Vraagt de voorgestelde routewijziging van lijn 34 via de Galgeweg door te voeren, omdat deze positief ontvangen is. Hierbij via Honderdland lijn 34 zo dicht mogelijk langs de Maasdijk te laten rijden waarbij de tijdelijke halte op Honderdland definitief wordt. De route over de Maasdijk komt hierdoor te vervallen. Vraagt aandacht voor de loopafstanden op het busstation Verdilaan (te Naaldwijk) tussen voor de overstap tussen de lijn 34, 30, 455 en 456.	EBS en gemeente gaan hier gezamenlijk mee aan de slag. Lijn 34 staat op het busstation aan beide kanten dicht gepositioneerd bij de haltes van de R-netlijnen 455 en 456 waardoor de loopafstanden beperkt zijn.
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS na te gaan of het mogelijk is om de inzet van gelede bussen die nu bij lijn 456 komen te vervallen nu al op andere lijnen in te zetten indien één of meer bussen geregeld te vol zijn bijvoorbeeld op lijn 130 en 455. Mede omdat het verlengen van tramlijn 19 naar de TU Delft langer kan gaan duren.	Op lijn 456 rijden op dit moment 15-meterbussen. Dit is ook de enige lijn waar deze bussen kunnen rijden. Op lijn (1)30 is de inzet van gelede bussen pas mogelijk als lijn 69 stopt met rijden en de frequentie van lijn 455 omhoog gaat naar 6x per uur in de spits (op deze lijn rijdt nog één gelede bus).
Westland	EBS-HGL	Vraagt de frequentie ook bij de eindstations waaronder 's Gravenzande te verhogen. Hierdoor neemt de wachttijd bij uitval van een bus af en verbetert het OV ook in de andere dorpen wat doorgaand autoverkeer scheelt.	Het verhogen van de frequentie tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande is niet nodig omdat het huidige aanbod aansluit bij de vraag. EBS spant zich in om ongeplande uitval te voorkomen. Daar zijn echter andere maatregelen voor nodig dan het structureel verhogen van de frequentie, waarvoor overigens juist extra personeel noodzakelijk is.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Westland	EBS-HGL	Vraagt de aansluitingen van de buslijnen in 's-Gravenzande, Verdilaan, Den Haag Haga hub, Delft station en de haltes van de Hoekse Lijn in Hoek van Holland en Maassluis Hoekse Lijn te verbeteren. Hierin mee te nemen of de bestaande buslijnen ook de eindpunten van onder meer tramlijn 16 en 17 en Randstadrail 4 aan kunnen gaan doen ter verbetering van de reistijd en betrouwbaarheid.	EBS zal zich altijd inspannen om aansluitingen te verbeteren. Dit is echter niet altijd mogelijk omdat de meeste lijnen in het Westland op elkaar moeten aansluiten in Naaldwijk.
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS klachten over het ontbreken van en te kleine bushokjes te onderzoeken en benodigde maatregelen samen met Westland en de Provincie Zuid Holland in beeld te brengen.	Dit maakt geen deel uit van het vervoerplan 2025. Indien u vragen of klachten heeft over bushokjes/abri's, kunt u dit aankaarten bij HTM die de bushokjes in het Westland verzorgt. Voor bushokjes/abri's van de provincie Zuid-Holland kunt u contact opnemen met de provincie.
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS bij lijn 37 de aanduiding Westlandse lijn weg te laten halen omdat deze Westland niet aandoet.	EBS zal dit in het definitieve vervoerplan 2025 aanpassen..
Westland	EBS-HGL	Vraagt EBS in het voorstel voor buslijn 824 en 456 in de eerste en enige rit tussen Rotterdam en Schiedam te integreren (wordt 456), deze niet via de Verdilaan maar direct naar Royal Flora Holland te laten rijden. Dit voorkomt de ca. 9 minuten langere reistijd. Vraagt EBS ook de terugreis van 456 te beschrijven, omdat dan het voorstel volledig is.	Op de route tussen Den Haag Leyenburg en Schiedam Centrum mogen er geen verschillende varianten van een R-netlijn bestaan. Het is dan ook niet mogelijk om de eerste rit van lijn 456 vanuit Rotterdam Slinge het busstation in Naaldwijk over te slaan. Het is daarnaast ook niet duidelijk voor reizigers die niet naar de Bloemenveiling reizen. Het beschrijven van de terugreis is wat EBS betreft niet nodig omdat daarin niets wijzigt. Lijn 824 rijdt slechts 1 rit in één richting vanuit Rotterdam naar Honselersdijk. In de nieuwe dienstregeling wordt dit een rit op lijn 456 vanuit Rotterdam. De terugweg blijft zoals nu een reis met lijn 456 naar Schiedam met daar een overstap op het netwerk van de RET. De terugreis zal door EBS beschreven worden in het definitieve vervoerplan 2025.
Westland	EBS-HGL	Vraagt MRDH en EBS om te laten onderzoeken samen met de gemeente Westland of het busstation aan de Verdilaan in de huidige vorm gezien de toename van het OV nog haalbaar is.	EBS en MRDH staan open voor het participeren in een onderzoek naar het huidige busstation in Naaldwijk.
Westland	EBS-HGL	Vraagt MRDH en EBS om samen met Westland te laten onderzoeken wanneer lijn 30 en 31 R-net waardig kunnen gaan worden. Omdat langs deze lijnen de komende jaren veel woningen worden gebouwd waaronder bij Monster, Floragebied, Kwintsheul en Wateringen en deze lijnen in de spits druk zijn. Ook het tracé dient ter plaatse van meerdere knelpunten versneld te gaan worden waaronder in de kernen van Wateringen en Naaldwijk.	EBS en MRDH zien op dit moment vanuit vervoerkundig oogpunt geen reden om deze lijnen R-net waardig te maken. De lijnen 30 en 31 voldoen daarnaast op dit moment niet aan de R-neteisen qua snelheid en doorstroming en dit zou zeer grote aanpassingen vergen.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Westland	EBS-HGL	Vraagt MRDH en EBS om samen met Westland te laten onderzoeken of een snelle busverbinding van Naaldwijk via 's-Gravenzande naar Hoek van Holland/Hoekse Lijn haalbaar is. Deze vormt voor het meeste westelijke gedeelte van Westland een snellere verbinding naar/van de waterweggemeenten en Rotterdam.	Vanuit 's-Gravenzande kunnen reizigers met lijn 31 en metro B reizen naar Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Rotterdam. Vanuit Naaldwijk kan met lijn 34 naar Maassluis gereisd worden en met lijn 456 naar Schiedam en met een overstap op de metro naar Rotterdam. Een doorgaande buslijn tussen Naaldwijk en Hoek van Holland zien wij dan ook niet als zinvolle toevoeging aan het netwerk.
Westland	EBS-HGL / Algemeen	Vraagt MRDH dan wel EBS om samen met Westland te onderzoeken of nieuwbouwgebieden en delen van Westland per OV en/of vormen van maatwerk vervoer beter te ontsluiten zijn. In Westland zijn in veel kernen de loopafstanden naar bushaltes groter dan 400 meter. Vooral voor ouderen en mensen met een beperking zijn deze slecht bereikbaar.	De concessies en Kadernota OV kennen geen maximale loopafstanden voor bus. Indien de gemeente Westland interesse heeft in maatwerkvervoer dan kan zij contact opnemen met de zogenoemde 'maatwerkvervoermakelaar' (zie beleidslijn Mmmove! maatwerkvervoer) die de gemeente kan helpen met inhoudelijk advies en subsidiemogelijkheden. De maatwerkvervoermakelaar van de MRDH gaat graag met u in gesprek.
Westland	EBS-HGL / Algemeen	Vraagt MRDH en EBS om samen met de desbetreffende gemeenten te laten onderzoeken of een nieuwe buslijn Kijkduin- Vroondaal-Den Haag-Zuidwest-Wateringen-Den Hoorn-Reinier de Graaf- Delft CS/TU. Langs deze route worden een groot aantal nieuwe woningen (ca.15.000) gebouwd en kunnen bedrijven terreinen waaronder ABC Westland, Zwethove, Wateringseveld en Den Hoorn met OV worden verbonden en ontsloten. De huidige OV-knopen en eindhaltes bieden goede overstap mogelijkheden. De Lozerlaan, Wippolderlaan en aansluiting A4 Harnaschknoop kunnen hierdoor minder zwaar worden belast.	De genoemde bedrijventerreinen zijn al ontsloten door OV en de toekomstige woningbouwopgave valt buiten de scope van dit vervoerplan 2025. Op grond van opgaven in de Strategische Agenda zal hier wel naar gekeken gaan worden.
Zoetermeer	Algemeen	Is tevreden dat de vervoerplannen van de MRDH op dit moment geen grotere verschraving van het OV voor Zoetermeer te zien geven.	MRDH en de 3 OV-bedrijven nemen kennis van uw tevredenheid dat de vervoerplannen van de drie OV-bedrijven weinig impact hebben op het OV in Zoetermeer.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Zoetermeer	Algemeen	Maakt zich er zorgen over dat als gevolg van personeelskrapte het aanbod van OV in de afgelopen jaren sinds de coronapandemie in de gehele regio fors is afgenomen. Ook recent is er nog (onverwacht) afgeschaald en bevatten de vervoerplannen onzekerheden.	MRDH en de OV-bedrijven delen die zorgen met u. Tegelijkertijd werken de OV-bedrijven er hard aan om die personeelsproblematiek op te lossen. Ook naar de uitkomsten van het door MRDH geïnitieerde onderzoek bij bureau Berenschot wordt uitgekeken, omdat daar hopelijk ook oplossingen uit naar voren komen. Als uitgangspunt bij de Vervoerplannen 2025 is in januari 2024 door de Bestuurscommissie het volgende meegegeven (in MRDH-brief aan alle Colleges): <i>“Mede daarom gaat MRDH voor 2025 uit van hetzelfde aantal dienstregelingskilometers, een gelijkblijvend exploitatiebudget als in 2024. In de herijkte concessies is afgesproken dat alle vervoerders zich richten op verdere groei van de reizigersaantallen binnen de bestaande financiële kaders”</i> MRDH is het met u eens dat er een onzekerheid bestaat als gevolg van de personeelskrapte of in 2025 wel de inhoud van de vervoerplannen 2025 volledig gereden kan worden. Dat is echter wel het doel en de inzet van de OV-bedrijven.
Zoetermeer	Algemeen	Roept de vervoerders op zich tot het uiterste te blijven inspannen om de personele bezetting te verbeteren en dringt aan op een goede bereikbaarheid voor Zoetermeer en regio met zowel bus als Randstadrail voor nu en in de toekomst.	MRDH en de OV-bedrijven nemen kennis van uw oproep en melden dat er al volop aandacht besteed wordt aan het oplossen van de personeelstekorten. Ook naar de uitkomsten van het onderzoek dat bureau Berenschot in opdracht van MRDH uitvoert inzake de OV-arbeidsmarkt wordt reikhalzend uitgekeken. Hopelijk komen daar interessante en haalbare perspectieven uit, die een bijdrage kunnen leveren om het hoofd te bieden aan de personeelsproblematiek bij de OV-bedrijven.
Zoetermeer	Algemeen	Geeft aan dat Zoetermeer de komende jaren fors groeit. Wil de daarbij horende groei van mobiliteit opvangen met meer gebruik van openbaar vervoer, lopen en fietsen. Vindt dat het aanbod van openbaar vervoer van de vervoerders zoals beschreven in de vervoerplannen 2025 en dienstregeling 2025, geen mogelijkheid bieden voor deze groei. Is van mening dat op termijn een betere OV-dekking nodig is en een hogere frequentie noodzakelijk is om een leefbare, bereikbare, veilige en gezonde stad te blijven en OV als aantrekkelijk alternatief te kunnen aanbieden.	HTM heeft tijdens het opstellen van het vervoerplan rekening gehouden met de groei van het aantal reizigers in 2025. Daarbij bieden tram 3, 4 en spitstram 34 voldoende capaciteit om de groei van het aantal reizigers in 2025 op te vangen.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Zoetermeer	EBS-HGL	Wenst de frequentie van buslijn 70 te verhogen.	De huidige vervoervraag is al aan de lage kant. Het verhogen van de frequentie (en elders de frequentie te verlagen) staat dan ook niet in verhouding met deze vraag.
Zoetermeer	HTM	Wil t.b.v. het HAGA-ziekenhuis een aansluiting op de Krakeling (RandstadRaillijn 3) om een betere bereikbaarheid te realiseren.	MRDH neemt deze wens mee in het gezamenlijke onderzoek van MRDH, gemeente Zoetermeer en HTM naar de bepaling van de toekomst van de Krakeling waarbij ook de bij u in ontwikkeling zijnde ruimtelijke strategie betrokken wordt.
Zoetermeer	HTM	Is verheugd dat de nachtbus (volgens concessieafspraken) weer terugkeert en dat HTM, zodra het kan, de nachtbus met een uursfrequentie laat rijden. Ziet ook graag een aansluiting van de nachtbus op de nachttreinen op Den Haag Hollands Spoor.	MRDH en HTM danken u voor uw reactie. Binnen de huidige dienstregelingen van nachtbus N6 is het helaas niet mogelijk gebleken om station Den Haag HS op te nemen in de route.
Zoetermeer	RET	Dringt aan op voldoende capaciteit voor buslijn 173 en 170 in de spits omdat die capaciteit nu regelmatig te kort schiet: ‘	RET en MRDH zijn van mening dat uw reactie niet geheel strookt met wat er in het Vervoerplan 2025 van RET over geschreven staat <i>“Door het afschalen is de capaciteit op een aantal lijnen (metro E, lijn 70, 33, 170/173) soms te krap om comfortabel te kunnen reizen. Op deze lijnen zit voor RET prioriteit om extra ruimte te bieden zodra er voldoende voertuigen en personeel beschikbaar zijn”</i> Er is wel voldoende capaciteit maar het kan wat comfortabeler. RET doet er alles aan om de personeelstekorten op te lossen. Hopelijk daarbij binnenkort ook geholpen door de uitkomsten uit het onderzoek door bureau Berenschot die onderzoek doet naar oorzaken en oplossingen in de personeelsproblematiek. Welke zoals u weet niet specifiek bij deze buslijnen speelt, maar waar de hele OV-sector mee te maken heeft.
Zoetermeer	RET	Pleit voor een goede aansluiting van buslijnen 170 en 173 op de laatste metro in het weekend.	Een latere aansluiting op de weekendmetro kunnen RET en MRDH bezien. Aangezien de exploitatietijden hiervan buiten die van reguliere avondbediening liggen, zullen deze ritten net als de bestaande afspraken over de (financiering van de)weekendmetroritten door de gemeente(n) gefinancierd moeten worden. MRDH en RET willen met u daarover in gesprek.
Metrocov	Algemeen	Geeft aan dat ze belangrijke wensen heeft die meegenomen moeten worden in de lange termijnplanning. Wil de haalbaarheid daarvan met de vervoerders en de MRDH nog dit jaar bespreken, voor de voorbereidingen voor de vervoerplannen van 2026 van start gaan.	MRDH en de OV-bedrijven staan vanzelfsprekend open voor een gesprek met het Metrocov. Dit kan in uw reguliere vergaderingen, maar kan desgewenst ook separaat dan wel met een afvaardiging uit uw geleding plaatsvinden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	Algemeen	Is het eens met de OV-bedrijven dat op hoofdwegen 50 km mogelijk moet blijven. Dat is van groot belang voor de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Geeft aan dat ze dit standpunt zeker ook zal uitdragen in haar contacten met diverse overheden en via de koepelorganisaties waar ze deel van uitmaken.	MRDH en de OV-bedrijven maken zich zorgen over de effecten welke GOW30 kunnen hebben op het openbaar vervoer. Naast mogelijke positieve gevolgen van GOW30 zoals een verbetering van de stedelijke leefomgeving en een naar verwachting betere verkeersveiligheid, baart een verslechtering van de OV-bereikbaarheid door een langzamere gemiddelde snelheid en een hoogstwaarschijnlijke kostenstijging bij de OV-bedrijven zorgen. Tegelijkertijd is het ook zo dat onze 21 gemeenten als wegbeheerders ook bij kunnen dragen om deze effecten te minimaliseren, wellicht door de doorstroming te bevorderen. Ook kan er gekozen worden zoals Rotterdam doet om op sommige sterke corridors waar ook bussen rijden, de maximum snelheid op 50 km/u te houden.
Metrocov	Algemeen	Is van mening dat geplande buitendienststellingen zo spoedig mogelijk aan haar en aan de reizigers gecommuniceerd moeten worden, omdat deze grote gevolgen kunnen hebben voor de reiziger en ook de toegankelijkheid is hierbij een belangrijk aspect. Dit ook omdat het niet altijd mogelijk blijkt toegankelijk vervangend vervoer in te zetten. Stelt daarom voor alle geplande buitendienststellingen aan de secretaris van het Metrocov te melden, die kan dan op grond van zijn inschatting van de verwachte impact het Metrocov al dan niet erbij betrekken.	HTM communiceert grote buitendienststellingen enkele weken voor de start van de omleidingen aan de reiziger. Hoe en wanneer er gecommuniceerd wordt hangt af van de impact van de werkzaamheden. Daarbij wordt altijd zoveel als mogelijk getracht passend en toegankelijk alternatief vervoer aan te bieden, bijvoorbeeld door rail vervangend vervoer. HTM kan zich vinden in het voorstel van het Metrocov om buitendienststellingen aan het Metrocov voor te leggen, maar wil zich daarbij beperken tot de grote buitendienststellingen die veel impact hebben op de reiziger.
Metrocov	Algemeen	Is ongerust over de gaten die dreigen te ontstaan in het OV-netwerk als gevolg van Plan Toekomstvast Tramnetwerk (PTT) en het nog komende Plan Busnet. Wil hierover met MRDH in beraad en gezamenlijk komen tot een overzicht van concrete plekken in de stad waar onaanvaardbare gaten dreigen te ontstaan. Is van mening dat er vervolgens realistische handvaten moeten worden benoemd waarmee deze gaten zoveel mogelijk kunnen worden gedicht.	MRDH staat vanzelfsprekend open voor een gesprek met het Metrocov. Net als bij PTT waar voorafgaand aan de besluitvorming kennis is genomen van de adviezen van het Metrocov, zal het Metrocov ook betrokken worden bij Plan Busnet om goede adviezen te kunnen geven.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	RET Tram	Geeft een compliment voor de voorgestelde lijnvoering van lijn 8, omdat het hiermee een snelle verbinding tussen CS en zuidwestelijk gelegen stadsdelen wordt. Hiermee gaat echter wel de bereikbaarheid van het naast deze lijn gelegen Scheepvaartkwartier er iets op achteruit. Daarom is dat de nu nog alleen voor omleidingen gebruikte halte Westzeedijk bij de bocht naar de Westersingel van groot belang; de nieuwe halte moet om deze reden als de nieuwe lijnvoering ingaat als een volwaardige halte zijn uitgevoerd. Pleit ervoor om Willemsplein als tramhalte te behouden, dit zeker ook in het kader van de in het Plan Toekomstvast Tramnetwerk aangekondigde herziening van het eindpunt van lijn 4. Ziet op de as van de Westersingel geen mogelijkheid voor een draaimogelijkheid, en dan zullen de trams zo wie zo door moeten rijden naar het Willemsplein. Vindt dat er op dit punt nadere studie van het lijnennet nodig is. Vindt de looproutes van tramhalte Willemsplein naar metrostation Leuvehaven slecht zichtbaar en in de avond niet prettig. Ook het metrostation zelf is door de nauwe opzet geen prettig station	MRDH en RET danken u voor uw compliment en gaan er van uit dat op het moment van ingaan van de dienstregeling 2025 de nieuwe halte op de Westzeedijk volwaardig zal zijn. De voorbereidingen zijn reeds gestart en RET spant zich in om deze halte tijdig gerealiseerd te krijgen. Willemsplein blijft als eindpunt voor museumtrams en voor calamiteiten nog in gebruik. De route naar eindpunt Heemraadsplein kent echter een dubbel zo groot reizigersgebruik dan die naar Willemsplein. Bovendien kent Heemraadsplein nog een alternatieve routemogelijkheid via de Mathenesserlaan. Tot de komst van een definitief eindpunt Eendrachtsplein wil RET dan ook liever Heemraadsplein als eindpunt voor lijn 6 en voor lijn 4 gebruiken. MRDH en RET zullen het belang van goede looproutes vanaf Willemsplein / vanuit het Scheepvaartkwartier naar het openbaar vervoer bij de wegbeheerder de gemeente Rotterdam onder de aandacht brengen, want dit ligt niet in het domein van MRDH en RET.
Metrocov	RET Tram	Juicht toe dat er op de as Rotterdam-Schiedam een logischer lijnvoering voor de tram komt met hogere frequenties. Herhaalt haar dringende advies om zo spoedig mogelijk een goede looproute van de halte Witte Dorp naar de Marconistraat aan te leggen evenals de looproute Marconistraat naar het Marconiplein te verbeteren, want aan de Marconiststraat ligt de halte van het vervoer over water naar Heijlplaat en start binnenkort de bouw van een nieuwe woonwijk.	RET en MRDH danken u voor uw positieve reactie. MRDH en RET zullen het belang van goede looproutes bij de wegbeheerder de gemeente Rotterdam onder de aandacht brengen, want dit ligt niet in het domein van MRDH en RET.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	RET Tram	Verbaast zich erover dat in het vervoerplan 2 trams over de Nieuwe Binnenweg gaan rijden, omdat juist als gevolg van door het autoverkeer daar optredende congestie de reden om tram 4 in het Plan Toekomstvast Tramnet van deze straat te verwijderen.	De frequentie van lijn 4 en lijn 6 tezamen is vergelijkbaar met die van één andere tramlijn (6 tot 8x per uur). Uw zorg over congestie bij trams in het autoverkeer delen RET en MRDH met u. Zeer wenselijk zou zijn als het hinderend (lossend en stilstaand) autoverkeer sterk zou worden teruggedrongen. Overigens is ook de paralleliteit van andere nabije OV-lijnen een reden om de lijnvoering op de Nieuwe Binnenweg (en andere plaatsen) hierbij aan te passen.
Metrocov	RET Tram	Wijst erop dat de nieuwe lijnnummers tot misverstanden kunnen leiden bij ouderen en slechtzienden en dat dit met name geldt voor de nummers 1 en 11. Raadt aan om voor invoering de nummers op duidelijkheid te testen bij deze doelgroepen zoals gepast is in het kader van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032.	RET ziet niet direct een probleem in gebruik van lijnnummers 1 en 11 naast elkaar. Wel moet er gelet worden op gebruikte lettertypes en kleur. RET laat zich hierbij adviseren door de Oogvereniging en Accessibility.
Metrocov	RET	Adviseert in 2025 een verbinding naar Nieuw-Kralingen op de agenda te houden, omdat de eerste bewoners zich daar al geïnstalleerd hebben.	Zoals in het vervoerplan 2025 staat zal RET samen met de gemeente Rotterdam en MRDH nog nader bezien welke vorm van vervoer hier (en wanneer) getroffen kan worden.
Metrocov	RET Bus	Merkt in het kader van het groeiend belang van het busnet in de toekomst op dat voor reizigers met een motorische beperking busvervoer vergeleken met de tram slecht scoort. Geeft aan dat dit - gedeeltelijk- een kwestie van perceptie door deze doelgroep kan zijn, en dat dan gerichte communicatie- en evt. begeleidingsprojecten voor deze doelgroep aan te raden zijn.	MRDH en RET nemen uw opmerking mee bij verbetering van de kwaliteit en toegankelijkheid van het busvervoer en de communicatie daarover.
Metrocov	EBS-VPR	Stemt in met de voorstellen van EBS.	MRDH en EBS danken u voor uw instemming.
Metrocov	EBS-VPR	Ondersteunt waar mogelijk het pleidooi voor een tolvrije doorgang door de Maasdeltatunnel en pleit voor een halte bij afrit 8 van de A4, waar de gemeente Vlaardingen aan zet is.	MRDH dankt u voor uw steun. Er dient nader onderzocht te worden in hoeverre een halte bij afrit 8 vanuit infrastructureel oogpunt mogelijk/wenselijk is. Hierover wordt door MRDH primair het gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat. Daarnaast is medewerking van de gemeente Vlaardingen noodzakelijk. EBS en MRDH zijn inmiddels in overleg met de gemeente Vlaardingen over een mogelijke halte aan afrit 8. De besluitvorming en eventuele aanleg van deze halte zullen echter niet voor start dienstregeling 2025 gerealiseerd kunnen worden.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	EBS-VPR	Wil voor Spijkenisse op de hoogte gehouden worden van knelpunten en oplossingen in het kader van de genoemde “witte vlekken”.	MRDH en EBS zullen u in uw reguliere vergaderingen hierover informeren als er nieuws te melden is.
Metrocov	EBS/RET	Adviseert over alle overige punten zoals genoemd in de vervoerplannen positief.	MRDH, EBS en RET danken u voor uw positieve advies op alle overige punten in de vervoerplannen van EBS en RET.
Metrocov	HTM Tram	In het algemeen over de opgeheven tramhaltes: Geeft aan dat aandacht voor fijnmazigheid waar het gaat om dichtbevolkte wijken met veel ouderen en een hoge parkeerdruk onontbeerlijk is, waarbij ze uitgaat van een maximale loopafstand van 500 meter naar een OV-halte. Vindt dat sociale motieven moeten ook een rol spelen bij de opzet van het OV-netwerk, waarbij ze aangeeft dat verhoging van de gemiddelde snelheid voor veel reguliere reizigers een winstpunt is. Is van mening dat tramhaltes niet gesloten moeten worden omdat ze ontoegankelijk zijn, maar dat deze dan verhoogd moeten worden. Vindt dat er een toegankelijke halte op loopafstand aanwezig moet zijn en duidelijk moet worden gecommuniceerd welke halte niet toegankelijk is. Geeft aan dat in het vervoerplan niet expliciet aandacht wordt besteed aan het effect van het opheffen van een halte op de mate waarin de resterende halteplaatsen in staat zijn dat met hun invloedgebied te compenseren binnen de gehanteerde afstands- c.q. invloednorm. Ziet graag alsnog een overzicht van de in stand gebleven HTM-haltes met het bijbehorende invloedgebied zoals vastgesteld door de HTM.	MRDH en HTM wijzen u er op dat de voorstellen van HTM voldoen aan de gestelde kaders. Ook na de voorgestelde opheffing is door HTM meermalen aangetoond dat de dekking van het OV-netwerk voldoende is. Dit is gebaseerd op de monitoring door HTM waarbij duidelijk naar voren is gekomen dat er geen reizigersverlies is opgetreden en er reistijdwinst voor een grote groep reizigers is gerealiseerd. MRDH wijst u op de Kadernota OV waarin afstanden tot het (hoogwaardige) tramnetwerk 800 meter acceptabel zijn. MRDH neemt daarom kennis van uw advies, maar doet er niets mee als u uitgaat van ‘een maximale loopafstand van 500 meter naar een OV-halte’ Binnen de gehele metropoolregio wordt een dergelijke afstand van 500 meter bij hoogwaardig openbaar vervoer ook niet als uitgangspunt gehanteerd en zou ook niet zinvol en daarnaast onbetaalbaar zijn. Binnen de gestelde kaders is een toegankelijke halte bereikbaar. Op de website van HTM staat duidelijk aangegeven welke haltes wel en (nog) niet toegankelijk zijn. HTM heeft bij het vaststellen welke halten in aanmerking kwamen om te worden gesloten, wel degelijk aangetoond dat de in de buurt liggende halten voldoende dekking bieden. U heeft dit overzicht in uw bezit.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	HTM Tram	Over de specifieke opgeheven tramhaltes: a) Kan instemmen met de voorgestelde opheffing van tramhalte Nieuwendamlaan op voorwaarde dat de tramhalte Thorbeckelaan in de richting van de op te heffen tramhalte Nieuwendamlaan verlengd wordt. b) Is van mening dat tramhalte Fahrenheitstraat van tram 2 weer opengesteld moet worden. Dit gezien het aantal instappers van voor de opheffing en de loopafstanden naar de naburige haltes in de huidige situatie en de hoge parkeerdruk in de wijk. c) Is van mening dat de -ontogankelijke- tramhalte Stuyvesantstraat van tram 2 weer opengesteld moet worden. Dit gezien het aantal instappers van voor de opheffing en de loopafstand naar station Laan van Nieuw Oost Indië. d) Is van mening dat de tramhalte Copernicusplein van tramlijn 12 weer opengesteld moet worden en aangepast moet worden aan de komst van de lage vloer tram. Dit gezien de bevolkingsdruk en overstapmogelijkheden aldaar. Maar ook omdat HTM de halte Fahrenheitstraat van tram 12 (in de Edisonstraat) naar de te verlengen halte van tram 3 op de Laan van Meerdervoort wil verplaatsen, zodat daar beide tramlijnen gaan halteren. Dit resulteert al in een nog grotere loopafstand naar deze nieuwe halte via een heel druk kruispunt. e) Is van mening dat tramhalte Treubstraat in Rijswijk van tramlijn 17 weer opengesteld moet worden. Dit gezien de woningbouw in de directe omgeving en de lage kwaliteit van de loopmogelijkheden naar/van de omliggende haltes.	Van de 13 haltes die tijdelijke gesloten blijven stelt de HTM voor ze allemaal gesloten te houden. Vanuit vervoerskundig oogpunt is dat logisch en dat heeft de HTM ook goed onderbouwd. Echter MRDH heeft de argumenten van de gemeenten Den Haag en Rijswijk voor de tramhaltes Fahrenheitstraat, Copernicusplein en Treubstraat besproken en gewogen en kunnen de argumentatie van de beide gemeenten begrijpen. In de agendapost bij de vervoerplannen zal worden voorgesteld deze tramhaltes wel te heropenen. Daarmee gaan 10 tijdelijke gesloten haltes definitief dicht en worden de genoemde 3 haltes weer bediend vanaf 2025. Dit wordt verwerkt in het definitieve vervoerplan van HTM.
Metrocov	HTM Tram	Blijft pleiten dat HTM het traject van spitstram 10 heroverweegt. Het traject eindigt nu bij Scheveningenbad, maar zou door de door de Internationale Zone naar Scheveningen-Zuid (eindpunt lijn 11) moeten lopen waardoor de bereikbaarheid van de Internationale Zone sterk verbeterd wordt.	Het traject van spitstram 10 maakt geen onderdeel uit van de voorstellen in de vervoerplannen 2025. Het laten eindigen van spitstram 10 bij Scheveningen Haven is niet mogelijk vanwege het eindigen van tram 17 in het Statenkwartier. Spitstram 10 zal dan gebruik moeten maken van de sporen waar tram 17 op dit moment haar eindpunt heeft. Daardoor is een doorgaande tramverbinding alleen mogelijk als tram 17 haar eindpunt niet bij het Statenkwartier heeft.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	HTM Bus	Geeft aan het een belangrijk winstpunt te vinden dat er 18 meter bussen gaan rijden, omdat nu regelmatig de bussen te vol zijn. Adviseert de haltes waar deze bussen gaan halteren zo snel mogelijk aan te passen, ook al is de veiligheid niet in het geding.	Ook MRDH en HTM zijn verheugd met de komst van de nieuwe elektrische bussen van 18 meter die meer capaciteit gaan bieden op de drukke buslijnen 23, 24, 25 en 26. MRDH kan u melden dat de gemeente Den Haag bezig is met de voorbereidingen om de bushaltes aan te passen. De afdeling Subsidies binnen MRDH is daar ook bij betrokken. Gezien het aantal aan te passen bushaltes wordt voorrang gegeven aan die bushaltes waar de veiligheid in het geding is als deze bushaltes niet tijdig aangepast zouden zijn.
Metrocov	EBS-HGL	Mist in het vervoerplan aandacht voor de inkorting van lijn 51 in combinatie met de verlenging van lijn 61. Nadere studie heeft tot haar conclusie geleid dat dit als tijdelijke maatregel werd bedoeld. Adviseert daarom de lijn opnieuw te benoemen in het definitieve vervoerplan.	EBS betreurt dat er onduidelijkheid is ontstaan over een deel van de maatregelen uit 2022 en de al dan niet tijdelijkheid daarvan. De verbinding Kuyperswijk-Station Delft is met de eerdere wijziging in het lijnennet niet veranderd. Vanuit Delft Kuyperswijk is het OV zelfs verbeterd door het doortrekken van de lijn naar Rijswijk met een frequentie van 4x per uur (was met lijn 51 slechts 2x per uur). Voor doorgaande reizigers tussen station Delft en station Rijswijk was en is de trein de snelste verbinding. Lijn 51 had op de haltes aan de Ruys de Beerenbrouckstraat weinig instappers per dag, deze haltes worden echter nog steeds bediend door de Delfthopper. Het terugdraaien van deze maatregel zal zorgen voor meer paralleliteit en lagere frequenties.
Metrocov	EBS-HGL	Onderschrijft de door EBS gewenste betere aansluiting van de Hoekse lijn met lijn 31 op de avond en zondag. Vraagt hier nadrukkelijk aandacht voor en hoopt dat het alsnog mogelijk blijkt dit in 2025 te verbeteren.	Zoals in het vervoerplan aangegeven heeft EBS aandacht voor het verbeteren van de aansluiting tussen buslijn 31 en metrolijn B in Hoek van Holland. Omdat deze lijnen ook elders in het netwerk moeten aansluiten, kan er helaas niet gegarandeerd worden dat de gewenste verbetering ook te realiseren is.
Metrocov	EBS-HGL	Adviseert nader overleg met de wegbeheerders omdat ze de doorstroming van lijn 37 van groot belang vindt.	EBS onderschrijft dit en gaat graag met de gemeente Den Haag in overleg om de doorstroming van lijn 37 in Wateringse Veld te verbeteren. Ondanks verschillende pogingen in een eerder stadium is er nog weinig voortgang geboekt.
Metrocov	EBS-HGL	Heeft er tijdens haar vergadering kennis van genomen dat de bediening van de dorpscentra in het Westland een belangrijk thema is. Heeft er begrip voor dat EBS hier niets mee kan in 2025 in het kader van een herkenbare en voorspelbare dienstregeling, maar adviseert wel dat in samenwerking met de gemeente Westland naar een oplossing wordt gezocht buiten het kader van het reguliere OV.	EBS dankt u voor uw begrip. Indien de gemeente Westland dit wenst, kan zij met MRDH in overleg treden om de mogelijkheden naar gemeentelijk maatwerk vervoer te onderzoeken.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording
Metrocov	EBS-HGL	Geeft aan dat de rituitval die in de huidige dienstregeling met een frequentie van 2x per uur tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk regelmatig optreedt, zorgen baart. Adviseert op dit aspect op deze lijn nadrukkelijk te monitoren. Is van mening dat als uit de monitoring mocht blijken dat er structureel uitval is of dat er sprake is van overvolle bussen, dat er dan een 20-minuten dienstregeling moet komen, bij voorbeeld na het einde van de zomervakantie.	Het verhogen van de frequentie tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande is niet nodig omdat het huidige aanbod aansluit bij de vraag. EBS spant zich in om uitval te voorkomen. Daar zijn echter andere maatregelen voor nodig dan het verhogen van de frequentie, waarvoor overigens extra personeel noodzakelijk is.
Metrocov	EBS-HGL	Raadt voor buslijn 70 in Zoetermeer aan om te onderzoeken of de halte Toneellaan naar de Brechtzijde kan worden verplaatst. Dit is dicht bij de ingang van het Haga-ziekenhuis maar ook in het voordeel van verzorgingstehuis Vivaldi, twee scholen en diverse bedrijven.	EBS geeft aan dat in het algemeen het verplaatsen van de halte bij het ziekenhuis richting de hoofdingang kan helpen om de kwaliteit van het OV naar het ziekenhuis te verhogen, maar geeft tegelijkertijd aan dat de reistijd voor doorgaande reizigers niet of nauwelijks mag toenemen en de infrastructuur geschikt moet zijn voor grote bussen. In het geval van de Toneellaan is dit niet het geval. Dit maakt dat de verplaatsing van bushalte Toneellaan niet verder onderzocht wordt.
Metrocov	EBS-HGL	Is zeer positief over de voorgestelde routewijziging van lijn 34, die daarmee niet alleen een nieuwbouwwijk bedient maar ook een bedrijventerrein.	MRDH en EBS danken u voor uw positieve reactie
Metrocov	HTM en EBS-HGL	Adviseert over alle overige punten in de vervoerplannen van HTM en EBS Haaglanden Streek positief.	MRDH, HTM en EBS danken u voor uw positieve advies op de overige punten.
Arriva		Heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben.	MRDH heeft daarvan kennis genomen.