

Nota van Reactie Vervoerplannen 2026

Definitief, versie 9 juli 2025

Nota van Reactie Vervoerplannen 2026

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 en andere partijen per vervoerder/concessie gebundeld.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Albrandswaard	RET Algemeen	<p>Constaateert dat in het Vervoerplan 2026 van de RET geen wijzigingen zijn voorzien in het Albrandswaardse openbaar vervoersnetwerk (bus en metro).</p> <p>Geeft aan dat in het Vervoerplan van 2025 van de RET wel wijzigingen waren opgenomen die invloed hadden op de Albrandswaardse bereikbaarheid en dat deze wijziging helaas pas in per mei 2025 zijn ingegaan, waar dit oorspronkelijk januari 2025 zou zijn. Hierdoor zijn evaluatie van of aanscherpingen op deze wijzigingen dus helaas nog niet mogelijk. Ook de bereikbaarheidsvoordelen die deze wijzigingen ten gevolge hadden blijven op deze manier nog uit.</p>	<p>RET en MRDH zijn dat met de gemeente eens.</p> <p>De reden van de latere start van vervoerplan 2025 had, zoals de gemeente bekend is via een Bestuursbericht van MRDH, te maken met het personeelstekort bij RET.</p>	Nee
Albrandswaard	RET Bus	<p>Geeft aan dat de terugkeer van de BOB-bus was voorzien in vervoerplan 2025 van RET.</p> <p>Zag dit als we als positieve ontwikkeling voor de bereikbaarheid van Albrandswaard. De BOB-bus kan namelijk door zowel recreatief als door (nacht)woonwerkverkeer worden gebruikt. Hiernaast is het een mooie aanvulling op de bestaande Weekendmetro.</p> <p>Geeft aan dat overige wijzigingen per mei 2025 ingaan, de BOB-bus door personeelstekort bij de RET pas in per september 2025 gaat rijden. Zodoende laat het gebruik van de BOB-bus dus nog enkele maanden langer op zich wachten.</p> <p>Vertrouwt er, ondanks deze vertraging nog steeds op dat de lijnen B7 en B11 in dezelfde vorm terug zullen keren.</p> <p>Kijkt daarmee positief uit naar de bediening van de Albrandswaardse vervoersvraag in de nacht.</p>	<p>RET is blij met de positieve reactie op het voornemen om het nachtnet te hervatten.</p> <p>RET wil echter benadrukken dat besluiten over op- en afschalingen van de dienstregeling, waar herstart van het nachtnet ook toe behoort, niet in het kader van de vervoerplanprocedure worden genomen.</p> <p>Over wijzigingen van de dienstregeling worden MRDH en gemeenten apart geïnformeerd.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Albrandswaard	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie)	<p>Is blij dat de subsidieregeling voor maatwerkvervoer in stand blijft.</p> <p>Geeft aan dat het verlengen van de beleidslijn maatwerkvervoer de mogelijkheid om buurtbussen in de regio te laten rijden. Geeft aan dat sinds het vaststellen van de beleidslijn er al vele mooie initiatieven voor buurtbussen zijn ontstaan op verbindingen waar reguliere bussen verdwijnen of niet aanwezig zijn. Vindt het buurtbusproduct daarmee een volwaardige aanvulling geworden binnen het OV-netwerk in deze regio.</p> <p>Geeft aan dat het buurtbusproduct organisatorisch nog een bijproduct binnen het openbaar vervoer is. Het opdrachtgeverschap ligt bij de gemeenten en is daardoor gefragmenteerd.</p> <p>Geeft aan dat de vervoerder door de kortlopende opdrachten weinig ruimte heeft om te investeren in het product, vooral omdat dit buiten de concessie valt. En dat dit diverse problemen oplevert, onder meer met reizigersinformatie, betaalapparatuur en communicatielijnen, terwijl de gemeente in andere concessies ziet dat dit veel beter kan worden geregeld.</p> <p>Geeft aan dat het belangrijkste probleem echter is dat momenteel een groep vrijwilligers verantwoordelijk is voor het aansturen van de buurtbussen. Dat de vrijwilliger dit fantastisch en met een enorme gedrevenheid doen. Maar dat deze taak enorm veel tijd van de vrijwilligers vraagt, die dit vaak nog naast een reguliere baan uitvoeren.</p> <p>Geeft aan dat als er nog drie jaar langer met de huidige organisatiestructuur doorgedaan wordt dat dan vrijwilligers gaan afhaken en dat het zeer lastig zijn om hier vervangers voor te vinden.</p> <p>Verzoekt daarom via deze weg om tijdens het evaluatiemoment in 2025 de huidige organisatiestructuur te optimaliseren, bijvoorbeeld door de vervoerder hierin een grotere rol te geven.</p>	<p>MRDH neemt kennis van deze reactie.</p> <p>MRDH verzoekt deze input met betrekking tot de uitvoering van de huidige beleidslijn Mmmove! mee te nemen in het overleg dat in het tweede kwartaal van 2025 plaatsvindt.</p> <p>MRDH is bekend dat het werken met vrijwilligers uitdagingen met zich meebrengt.</p> <p>MRDH waardeert de betrokkenheid en inzet van vrijwilligers en vindt dit zelfs belangrijk als basis van een gemeentelijke maatwerkoplossing die draagvlak heeft.</p> <p>MRDH weet dat het aantal vrijwilligers om allerlei redenen onder druk staat. Daarom zijn voor de MRDH oplossingen waarbij deels professionele chauffeurs of langdurig werklozen (als onderdeel van re-integratie) worden ingezet in combinatie met vrijwilligers prima oplossingen voor de uitvoering.</p> <p>Ook deze duurdere initiatieven wil MRDH ondersteunen met subsidie vanuit de beleidslijn Mmmove!</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Barendrecht	RET	Geeft aan dat RET in het Vervoerplan 2026 geen wijzigingen heeft opgenomen in de dienstregeling van de tram en bus die van invloed zijn op Barendrecht. Ziet op dit moment ook geen noodzakelijke aanpassingen aan de dienstregeling van bus en tram.	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie	Nee
Barendrecht	RET Bus	<p>Heeft wel een aantal aandachtspunten die de gemeente in deze reactie wil meegeven voor de nadere toekomst.</p> <p>Piekbelasting rondom scholen bij halte Zichtwei:</p> <p>De route-aanpassing bij buslijn 283 om deze piekbelasting op te vangen is pas bij de laatste opschaling van de dienstregeling bij RET Bus op 6 mei jongstleden ingegaan. Dus op het moment van schrijven is er nog geen effect bekend. Is benieuwd of de gewijzigde dienstregeling van lijn 283 er toe bijdraagt dat de piekbelasting rondom halte Zichtwei afneemt.</p> <p>Verzoekt RET om het gebruik van de haltes Ziedewijdsebaan en Swinleede door lijn 283 te monitoren. Vindt dat, indien het gebruik van deze haltes beperkt is, het te overwegen is om lijn 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 ook een functie op de verbinding tussen het station en het centrum.</p>	<p>RET zal de drukte in de bus rond schooltijden en -haltes monitoren; het effect is naar verwachting pas in de drukke herfstmaanden goed zichtbaar.</p> <p>De halte Swinleede had in maart 2025 voor beide richtingen 3 instappers. De halte Ziedewijdsebaan had richting Zuidplein 4 instappers en richting Barendrecht 2 reizigers.</p> <p>Bij dergelijke lage aantallen is een route via de Lindenhoevelaan i.p.v. de Middeldijk inderdaad te overwegen, om zo het aantal reismogelijkheden van Carnisselande naar het centrum van Barendrecht te vergroten. Echter, ondanks de lage reizigersaantallen vallen bezwaren vanuit de betreffende wijk niet uit te sluiten, vanwege het ontbreken van goede alternatieven. Het aantal ritten op lijn 283 is ook nog maar recent uitgebreid; het lijkt RET raadzaam om daar eerst gebruikscijfers van af te wachten. Tenslotte kan RET de toekomstvastheid van de door de gemeente voorgestelde wijziging niet garanderen omdat het hele busnet i.h.k.v. het Plan Nieuw Busnet nog onder de loep ligt. RET stelt daarom voor om mogelijke toekomstperspectieven voor lijn 283 inclusief deze suggestie van de gemeente in dit Plan Nieuw Busnet te bezien.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Verzoekt om de tijden van de buslijnen 183 en 283 beter op elkaar af te stemmen zodat er een betere spreiding ontstaat.</p> <p>Lijn 183 en 283 rijden tussen Zuidplein en de halte Zichtwei ongeveer dezelfde route, waardoor deze lijnen een mooie kwartierdienst zouden kunnen rijden. Echter de vertrektijden van de bussen liggen relatief dicht bij elkaar.</p>	<p>Er wordt naar gestreefd om de lijnen 183 en 283 zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Complicatie hierbij is dat tussen Portland en Zuidplein ook nog lijn 82 rijdt waarmee de lijnen 183/283 afgestemd moeten worden.</p> <p>Het gevolg is dat of in Barendrecht de ritten dicht op elkaar liggen of dat tussen Portland en Zuidplein weer twee bussen achter elkaar aan rijden.</p>	
Barendrecht	Gemeentelijk maatwerk- vervoer (buiten concessie)	<p>Impact wijzigingen op buurtbus 603:</p> <p>Geeft aan dat buurtbus 603 vanaf het Waterschapsgebouw aan de Handelsweg via station Barendrecht richting Carnisselande rijdt en dat het aantal reizigers dat gebruik maakt van de buurtbus beperkt is.</p> <p>Geeft aan dat in het Vervoerplan 2026 van RET is opgenomen dat in afstemming tussen de RET en de gemeente moet worden gezien op welke wijze het gebruik van buurtbus 603 kan worden versterkt.</p> <p>Blijft herover nadrukkelijk met de RET in overleg en zoekt graag een passende oplossing.</p>	RET treedt hierover met de gemeente in overleg.	Nee
Barendrecht	Gemeentelijk maatwerk- vervoer (buiten concessie)	<p>Perspectief voor de lange termijn voor de buurtbussen:</p> <p>Geeft aan dat de subsidieregeling voor maatwerkvervoer binnen de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag is verlengd tot eind 2028 en dat bij dit besluit ook is afgesproken om in 2025 wel met alle betrokken partijen te bespreken hoe de organisatie van de buurtbussen kan worden verbeterd binnen de kaders van de bestaande beleidslijn.</p> <p>Geeft aan dat het organiseren van de buurtbus in Barendrecht veel tijd van een beperkt aantal vrijwilligers vraagt.</p> <p>Wil graag met de RET bespreken om deze last te berken, welke rol de vervoerder hier in kan spelen.</p>	<p>Om tegemoet te komen aan de, mede door uw gemeente ingebrachte punten in de uitvoering van de huidige beleidslijn organiseert de MRDH samen met de betrokken gemeenten en vervoerder(s) in het tweede kwartaal van 2025 een overleg om te bezien hoe binnen de kaders van de huidige, tot 2028 verlengde beleidslijn hier zoveel als mogelijk aan tegemoet kan komen. U zult daarvoor een uitnodiging ontvangen.</p> <p>RET treedt hierover graag met de gemeente in overleg.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Geeft aan dat de apparatuur binnen de buurtbussen verouderd is, vergeleken met de standaard RET-bussen. En dat door de verouderde apparatuur er geen actuele reisinformatie over de buurtbussen beschikbaar is.</p> <p>Geeft aan dat het ook (nog) niet mogelijk is om met OVpay te betalen in de buurtbussen. RET geeft daarbij aan dat zij niet investeert in de apparatuur vanwege de kortlopende leasecontracten voor de buurtbussen. Vindt het essentieel, nu de beleidslijn voor maatwerkvervoer met drie jaar is verlengd dat er op korte termijn goede apparatuur in de buurtbussen wordt geïnstalleerd. Mogelijk kan bij deze investering worden meegelift op de vervanging van apparatuur in de reguliere bussen om daarmee en voordeel te behalen.</p>	<p>Bij RET loopt een pilot met nieuwe handheld apparaten, waarmee acceptatie van betaalpassen en creditcards, dus OVpay, naar verwachting begin juni 2025 mogelijk is.</p> <p>Momenteel worden daarvoor de laatste restpunten opgelost.</p>	
Barendrecht	Algemeen	<p>Dreigende korting op de BDU:</p> <p>Geeft aan dat in de aanbiedingsbrief van MRDH wordt gewezen op een dreigende bezuiniging op het openbaar vervoer in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Het Rijk heeft in haar meerjarenbegroting een korting van 10% op de BDU-bijdrage aan de MRDH opgenomen. Vanuit de MRDH wordt nadrukkelijk gewezen op de negatieve effecten van deze korting. De hierdoor noodzakelijke inperking van het aanbod van openbaar vervoer heeft een groot negatief effect op de bereikbaarheid van onze regio.</p> <p>Wil via deze weg haar steun uitspreken voor de lobby richting het rijk tegen deze mogelijke korting op de BDU.</p>	<p>MRDH dankt de gemeente voor de steun voor de lobby en vertrouwt erop dat de gemeente zelf ook binnen haar eigen mogelijkheden het nodige heeft gedaan en nog steeds doet om deze korting op de BDU te voorkomen</p>	Nee
Barendrecht	RET Bus	<p>Plan busnet:</p> <p>Geeft aan dat de RET aan een plan voor een nieuw busnetwerk werkt. Samen met de betrokken gemeenten wordt gezocht naar mogelijkheden om het busnetwerk in de regio te optimaliseren. De start van de uitvoering van dit nieuwe netwerk is voorzien in</p>	<p>Binnen de gestelde (financiële) kaders zullen RET, MRDH en de betreffende gemeenten werken aan een zo toekomstvast mogelijk vernieuwd busnetwerk.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>2027. Daarom is in het Vervoerplan 2026 hier nog geen rekening mee gehouden.</p> <p>Denkt graag mee over de opzet van het nieuwe busnetwerk. Verkent daarbij de mogelijkheden om de nieuwe wijk De Stationstuinen en het bedrijventerrein Dutch Fresh Port beter aan te sluiten op het busnetwerk.</p> <p>Vindt dat het nieuwe busnetwerk ook goed moet aansluiten op de woningbouwopgave in de regio. Ziet vanuit het oogpunt van de regionale bereikbaarheid graag een verbeterde samenhang tussen de verschillende vormen van openbaar vervoer (buurtbus, bus, tram, metro en trein), maar ook een verbeterde samenhang tussen de concessies van de MRDH en de provincie Zuid Holland.</p> <p>Vindt dat daarnaast de verbindingen vanuit Barendrecht met de omliggende gemeenten (Albrandswaard, Ridderkerk, Hoeksche Waard en Zwijndrecht) moet worden versterkt.</p>	<p>Ambities en wensen van alle betrokken partijen worden hierin betrokken en afgewogen.</p>	
Barendrecht	RET Bus	<p>Verbeteren bestemmingsinformatie op koersdisplay:</p> <p>Geeft aan dat in onze regio veel eindbestemmingen van de bussen in Rotterdam gelegen zijn en dat de routes van bussen vaak gekoppeld zijn aan Zuidplein of Kralingse Zoom. En dat op de koersdisplay van de bussen deze namen dan ook vaak als aanduiding staan. Voor frequente busreizigers is dat een bekend gegeven, maar voor niet frequente reizigers is niet altijd duidelijk dat deze locaties in Rotterdam liggen.</p> <p>Verzoekt daarom om op buslijnen die de gemeentegrens overschrijden altijd de plaatsnaam van de eindhalte te vermelden, ook als deze eindhalte in Rotterdam ligt.</p>	<p>Het nadeel van het vermelden van de plaatsnaam van de eindhalte is dat de bestemmingsteksten langer worden. Op de bus is dat geen probleem maar op de DRIS (paal met digitale reisinformatie op de bushalte) en op de website van RET worden de bestemmingen dan afgekapt en dat ziet er niet goed uit.</p> <p>De RET zal intern bezien of en hoe de bestemmingsinformatie kan worden verbeterd, zodat deze logisch en duidelijk is voor alle soorten reizigers. Bij bestemmingen met een erg lange naam moet een eventuele afkorting wel logisch zijn.</p>	Nee
Capelle aan den IJssel	RET Algemeen	<p>Is blij te vernemen dat RET voor de komende dienstregeling geen wijzigingen op de Capelse lijnen voorstelt.</p> <p>Is van mening dat de huidige RET metro- en buslijnen (A, B, C, 30 en 31) aangevuld met Qbuzz-lijnen 190 en 383 en de buurtbuslijnen de minimaal noodzakelijke</p>	<p>RET en MRDH nemen kennis van uw reactie</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		OV-dekking voor Capelle bieden en wil dit ook graag behouden.		
Capelle aan den IJssel	RET Bus	Heeft onlangs begrepen dat de afschalingen vanwege personeelstekorten op zaterdag op de lijnen 30 en 31 met ingang van 6 mei zullen worden teruggedraaid.	<p>In het op 11 maart 2025 door MRDH verstuurd bestuursbericht aan alle gemeenten is over buslijnen 30 en 31 het volgende gemeld, ingaande 6 mei 2025:</p> <p>Op lijn 30 zal op zaterdag in de ochtend 3x per uur gereden gaan worden (voor 6 mei 2025: 2x per uur) En in de middag 4x per uur (voor 6 mei 2025: 2 keer per uur)</p> <p>Op lijn 31 zal op zaterdag in de middag weer 2x per uur gereden worden (voor 6 mei 2025: 1x per uur)</p> <p>RET en MRDH wijzen de gemeente erop dat ook sinds 6 mei 2025 er nog altijd sprake is van een afgeschaalde dienstregeling. En dat in de frequentietabellen in de vervoerplannen 2026 de beoogde frequenties op deze 2 lijnen zichtbaar zijn als er geen sprake meer hoeft te zijn van een afschalingen vanwege het personeelstekort.</p>	Nee
Capelle aan den IJssel	RET Bus	<p>Geeft aan dat afschalingen soms onvermijdelijk zijn, maar dat het erop lijkt dat, gezien de lange duur, feitelijk sprake is van een structurele frequentieverlaging op buslijn 31 welke op werkdagen al heel lang 1x per uur rijdt.</p> <p>Vindt dit een absoluut inadequate frequentie voor een buslijn in hoogstedelijk gebied. Lijn 31 vormt bovendien als enige een directe noord-zuid verbinding tussen Scholleveaar, Capelle Centrum en Oostgaarde en is daarmee voor de gemeente een onmisbare schakel in het netwerk, omdat het overige openbaar vervoer in Capelle vooral op Rotterdam centrum georiënteerd is.</p> <p>Geeft aan dat het risico daarbij groot is dat reizigers definitief afhaken, waardoor de afgeschaalde dienstregeling een selffulfilling prophecy wordt.</p>	<p>In combinatie met de inhoud van het vervoerplan 2026 waarin voor lijn 31 de beoogde frequentie van 2x per uur op werkdagen overdag aangegeven wordt, benadrukken RET en MRDH dat de huidige 1x per uur frequentie geen structurele frequentie betreft.</p> <p>Bij elke opschalingsstap, zoals bij die van 6 mei jongstleden, wordt afgewogen op welke lijn een opschaling het beste kan plaatsvinden.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Capelle aan den IJssel	RET Bus	<p>Is verheugd met het opnieuw opstarten van het nachtnet, dat sinds corona niet meer geëxploiteerd werd.</p> <p>Is echter wel kritisch op het feit dat dit wordt voorgesteld, terwijl er nog afgeschaalde lijnen in de dagdienst zijn, zoals de eerder aangehaalde lijn 31. Vindt dat voor wat betreft de inzet van personeel prioriteit gelegd moeten worden bij de dagdienst, alvorens het nachtnet wordt hervat.</p>	<p>RET is blij met de positieve reactie op het voornemen om het nachtnet te hervatten. RET wil echter benadrukken dat besluiten over op- en afschalingen van de dienstregeling, waar herstart van het nachtnet ook toe behoort, niet in het kader van de vervoerplanprocedure worden genomen.</p> <p>Over wijzigingen van de dienstregeling worden MRDH en gemeentes apart geïnformeerd.</p> <p>MRDH begrijpt de reactie van de gemeente, want het is en blijft momenteel een lastige afweging waar wel of niet op te schalen. Voor de nachtbusen is afgelopen periode regelmatig door diverse gemeenten aandacht gevraagd. Ook door de Adviescommissie Vervoersautoriteit waarop door de Bestuurscommissie begin 2024 is gereageerd dat er alles aan wordt gedaan om naast overdag ook de nachtvervoer op te schalen waar mogelijk.</p>	Nee
Capelle aan den IJssel	RET Bus	<p>Constateert dat RET aan heeft gegeven dat Plan Nieuw Busnet in 2028 haar weerslag gaat krijgen. Wil daarover haar zorg uitspreken, omdat die met name lijkt te zijn ingegeven vanuit een dalende exploitatiebijdrage en de noodzaak te bezuinigen.</p> <p>Geeft aan hoewel het goed is te kijken naar effectieve inzet van de publieke middelen dat ook het doel niet uit het oog verloren worden, namelijk het faciliteren van een goed economisch vestigingsklimaat, het bieden van een aantrekkelijke leefomgeving en vervoersmogelijkheden voor eenieder.</p> <p>Is overigens wel blij dat de gemeente in een vroeg stadium betrokken te worden bij dit traject.</p>	<p>MRDH verwijst in relatie tot de door de gemeente aangegeven zorg naar de bestuurlijke stukken en de besluiten die daaruit volgden, dat een bezuiniging niet het doel was en is van Plan Nieuw Busnet.</p> <p>Uit de agendapost van de bestuurscommissie vervoersautoriteit van 15 november 2023:</p> <p>“Het doel van het nieuwe plan is om het busnet aan te passen op de post-corona situatie, het efficiënter in te richten en het beter te laten aansluiten op de netwerken van metro en tram. De verwachting is dat er door het nieuwe plan op termijn (vanaf 2028) 3 miljoen euro (cumulatief) minder subsidie nodig is.</p> <p>En uit het rapport Lamers, ook bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 15 november 2023::</p> <p>“In het voorstel zit de bouwsteen om de busconcessie te vernieuwen én het netwerk te herzien, door een nieuw plan te maken voor een beter passend busnet. Het gaat om een noodzakelijke efficiencyverbetering van het busnet.</p> <p>Maar net zo veel om een inhoudelijk betere aansluiting op andere OV-verbindingen, plus om andere busproducten en met ruimte voor maatwerk. Voor RET wordt zo een verlieslatende busconcessie neutraal. Dit biedt de RET ook kansen op groei van het aantal reizigers en daarmee opbrengsten. Bovendien kan de MRDH-subsidie na enkele jaren ook beperkt omlaag, wat mede nodig is om de MRDH-begroting toekomstbestendig te houden”.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Capelle aan den IJssel	Algemeen	Is benieuwd naar de resultaten van het arbeidsmarktonderzoek, dat in de 2e helft van 2024 is uitgevoerd.	MRDH verwijst graag naar de brief van de portefeuillehouder OV-Exploitatie MRDH, die hierover aan de gemeente is gestuurd d.d. 17 september 2024 met kenmerk 2330323.	Nee
Capelle aan den IJssel		<p>Constateert dat, ten aanzien van de invoering van 30 km/uur op OV-routes, RET in het vervoerplan aangeeft, dat dit kan leiden tot langere rijtijden en hogere exploitatiekosten. Dat zou kunnen resulteren in permanente afschalingen ter compensatie, die bovendien niet per definitie plaatsvinden op de lijn waarop de rijtijd is verhoogd.</p> <p>Snapt dat deze ontwikkelingen een bovenlokale impact hebben. Verzoekt daarom de MRDH hierover op dat schaalniveau overleg op te starten. De invoering van 30 km/uur speelt immers nu in Rotterdam, maar binnenkort ook in Capelle en mogelijk de omliggende gemeenten, die hier in het kader van het verhogen van de verkeersveiligheid mee bezig zijn.</p> <p>Vraagt de MRDH om deze ontwikkeling niet alleen vanuit het perspectief van de OV-exploitatie te zien, maar ook vanuit breder maatschappelijk perspectief, namelijk het verhogen van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, te bezien. Ook dat is immers een belang dat de MRDH dient.</p>	<p>MRDH heeft weet van de diverse belangen die spelen in de regio en bij de gemeenten. MRDH begrijpt die belangen en het OV belang is ook één van deze belangen die actief wordt meegenomen.</p> <p>Het is een belangrijke discussie en MRDH zoekt dan ook graag de samenwerking met gemeenten hierin op. MRDH is daarom dit jaar gestart in het opzetten van samenwerking tussen MRDH, vervoerders en een aantal andere gemeenten.</p> <p>MRDH heeft de ervaring dat invoering van GOW30 kan leiden tot vertraging van het OV, en daarmee tot hogere exploitatiekosten. Daarom is het toepassen van mitigerende maatregelen zo belangrijk, zodat het OV voor onze reizigers zo goed mogelijk blijft.</p> <p>Hiervoor werkten MRDH en de vervoerder met de gemeenten samen om zo passend mogelijke maatregelen te treffen. Als er geen mitigerende maatregelen worden getroffen, is er niet zomaar geld beschikbaar bij MRDH om deze effecten te compenseren. Het doel is daarom om mitigerende maatregelen te bedenken, waardoor er geen sprake zal zijn van hogere exploitatiekosten voor de OV-bedrijven, waardoor een mogelijke vermindering van het aantal ritten voorkomen kan worden, terwijl de invoering van 30km/uur wel doorgang kan vinden.</p>	Nee
Capelle aan den IJssel	Gemeentelijk maatwerk- vervoer (buiten concessie)	<p>Wil nogmaals het belang van de Capelse buurtbus benadrukken. Hoewel de buurtbus vanwege een structureel tekort aan vrijwilligers inmiddels is teruggebracht van drie naar twee lijnen, vervult ze nog steeds een onmisbare rol in de OV-bediening van Capelle, met name ten aanzien van het verbinden van de wijken onderling.</p> <p>Het succes van de buurtbus is onverminderd groot. Zo werden er in 2024 meer dan 100.000 reizigers vervoerd (op 3 lijnen), waarbij ook de beperkte capaciteit van de buurtbus een rol speelt. Deze reizigersaantallen zijn fors voor een</p>	<p>MRDH is bekend dat het werken met vrijwilligers uitdagingen met zich meebrengt.</p> <p>MRDH waardeert de betrokkenheid en inzet van vrijwilligers en vindt dit zelfs belangrijk als basis van een gemeentelijke maatwerkoplossing die draagvlak heeft.</p> <p>MRDH weet dat het aantal vrijwilligers om allerlei redenen onder druk staat. Daarom zijn voor de MRDH oplossingen waarbij deels professionele chauffeurs of langdurig werkelozen (als onderdeel van re-integratie) worden ingezet in combinatie met vrijwilligers prima oplossingen voor de uitvoering.</p> <p>Ook deze duurdere initiatieven wil MRDH ondersteunen met subsidie vanuit de beleidslijn Mmmove!</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>maatwerkvoorziening en raken aan de grens van wat je van een vrijwilligersorganisatie zou mogen vragen. Denkt er daarom goed aan te hebben gedaan om de voorziening terug te brengen naar twee lijnen, voor het behoud van voldoende draagkracht bij onze vrijwilligers. Desondanks blijft het vinden van voldoende mensen op de bus een belangrijk punt van zorg, wat deze vorm van openbaar vervoer zeer kwetsbaar maakt. Hoopt van harte dat MRDH zich dat realiseert.</p>		
Capelle aan den IJssel	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie)	<p>Geeft aan dat de financiële bijdrage uit de beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025 (Mmmove!) het (mede) mogelijk maakt de buurtbussen te laten rijden en dat het aflopen van de termijn van deze regeling de toekomst van de buurtbus onzeker maakt. Heeft inmiddels begrepen dat voorgesteld wordt de regeling met drie jaar te verlengen.</p> <p>Is natuurlijk blij met continuering na 2025, maar vindt het wenselijk dat een langere doorkijk gegeven wordt voor een duurzamer toekomstperspectief voor de maatwerkvervoeregelingen. Hoopt dat de MRDH hier bijvoorbeeld in de Mobiliteitsvisie duidelijke uitspraken over zal gaan doen.</p>	<p>MRDH zal voorstellen om naar aanleiding van de vast te stellen mobiliteitsvisie, conform de voorgestelde corridoraanpak met de gemeenten afspraken te willen maken over ontwikkeling van mobiliteit en daarmee samenhangende afspraken rondom sociaal- en ruimtelijk economische investeringen.</p> <p>Daarbij horen naar verwachting ook afspraken rondom de ontwikkeling van HOV, andere vormen van publieke mobiliteit waaronder vraagafhankelijk vervoer, wat in zekere zin een vervolg is op wat nu als (gemeentelijk) maatwerkvervoer bekend staat.</p> <p>Maar mogelijk ook deelauto, deelfiets, fietspaden en -voorzieningen, etc. Met mobiliteitsknooppunten als scharnierpunten daartussen en investeringen rondom wonen, werken, onderwijs, zorg en andere voorzieningen, alsmede voorzieningen in de corridor met betrekking tot andere vormen van publieke mobiliteit.</p>	Nee
Delft	Algemeen	<p>Onderschrijft het belang van een robuust en toekomstbestendig openbaar vervoer in de regio, zeker in een tijd van maatschappelijke transitie en demografische groei.</p> <p>Waardeert de inspanningen die vervoerders hebben geleverd bij het opstellen van de vervoerplannen, ondanks de uitdagingen waar zij voor gesteld staan.</p>	EBS, HTM en RET danken de gemeente voor deze waardering.	Nee
Delft	Algemeen	<p>Geeft aan dat de invloed op het openbaar vervoer vanuit de gemeenschappelijke regeling groter is dan bij een concessie via de provincie.</p> <p>Constateert toch met grote zorgen dat de rol en invloed van de gemeente beperkt is. En dat terwijl de</p>	<p>MRDH neemt voor nu kennis van deze reactie en is altijd bereid het gesprek aan te gaan.</p> <p>Waar het gaat om betrokkenheid van gemeenten verwijst MRDH naar de reactie van MRDH (Algemeen Bestuur) op de evaluatie van de Metropoolregio en naar het bijbehorende actieplan.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>kwaliteit en beschikbaarheid van openbaar vervoer raakt aan de bereikbaarheid van wijken, onderwijs, werkplekken en stations, maar ook aan fundamentele uitgangspunten rond toegankelijkheid en inclusiviteit.</p> <p>Vindt dat de inzet op het versterken van 'brede welvaart', zoals geformuleerd in de Strategische Agenda en in de eerste contouren van de Mobiliteitsvisie 2050, in de vervoerplannen slechts beperkt terug komt. Vindt dat de ambitie juist vraagt om een concrete doorvertaling. Dan gaat het om de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer in termen als betaalbaarheid, nabijheid en bereikbaarheid van onderwijsinstellingen en andere functies die bijdragen aan de sociale cohesie.</p> <p>Geeft aan dat een groot deel van de opmerkingen die de gemeente vorig jaar heeft gemaakt op de eerste vervoerplannen na Corona betrekking hadden op deze ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke dynamiek. En dat in de beantwoording door de vervoerders werd aangegeven dat de potentie op deze onderwerpen werd gezien, maar dit helaas niet leidde tot aanpassing van de vervoerplannen. Ook in de vervoerplannen voor 2026 ziet de gemeente dit niet terug.</p> <p>Ziet dat, terwijl de steden zich verder ontwikkelen, zowel ruimtelijk als maatschappelijk, dat door de looptijd van de concessies er een status quo ontstaat in het mobiliteitsaanbod. Al enkele jaren voor de start van een concessie liggen de contouren voor de lijnvoering vast met weinig marge voor verandering. De concessie heeft vervolgens een looptijd van tien jaar.</p> <p>Vindt dat het resultaat is dat het aanbod van openbaar vervoer voor een periode van twaalf of dertien jaar vast ligt en niet in staat is mee te bewegen met de ruimtelijke dynamiek. Vindt dat dit niet alleen de hoognodige mobiliteitstransitie, maar ook de groei van het openbaar vervoer en de vervoerbedrijven remt.</p> <p>Vindt dat er in de vervoerplannen en de volgende concessies een bredere visie nodig is op publieke</p>	<p>Veel van de inhoudelijke constatering van de gemeente zijn ook expliciet onderdeel van de concept mobiliteitsvisie die nadrukkelijk ook de verbinding zoekt met de verschillende opgaven in onze regio.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>mobiliteit en meer ruimte om adaptief met het vervoersaanbod om te gaan.</p> <p>Stelt voor om, aanvullend op dit proces voor de vervoerplannen, op ambtelijk niveau het gesprek te starten over de positie van lokaal OV in relatie tot de brede maatschappelijke opgaven en dit vooruitlopend te doen op het opstellen van de kaders voor de volgende concessie.</p>		
Delft	HTM Rail /EBS HGL	<p>Geeft aan dat na de zomer van 2026 tramlijn 19 rijden tot de Kruithuisweg. Is blij dat met lijn 69 de avondbediening van de TU Campus wordt voortgezet.</p> <p>Vindt een goed functionerend openbaar vervoersaanbod buiten de standaard kantooruren essentieel voor dit gebied, waarin onderwijs, kennisontwikkeling, wonen, bedrijvigheid, sport en cultuur in hoge dichtheid samenkomen.</p>	MRDH, HTM en EBS nemen kennis van deze positieve reactie.	Nee
Delft	HTM Rail /EBS HGL	<p>Geeft aan dat tramlijn 19 niet in de weekenden en niet in de zomerperiode rijdt, traditioneel aangeduid als 'onderwijsvakantie' en dat op die momenten ook bus 69 niet rijdt.</p> <p>Blijft benadrukken dat dit onvoldoende recht doet aan de feitelijke dynamiek van de campus als stadsdeel van Delft. Ook buiten de formele onderwijsweken is er volop bedrijvigheid op de campus: onderzoek, commerciële bedrijven en evenementen gaan onverminderd door.</p> <p>Geeft aan dat bovendien het gebied een woonomgeving is en dat het aantal woningen in de komende jaren ook fors gaat toenemen. Geeft aan dat continuïteit van bereikbaarheid voor bewoners noodzakelijk is voor een goed vestigingsklimaat. Verzoekt daarom ook dringend om de campus ook in de weekenden en gedurende de zomerperiode te ontsluiten met openbaar vervoer.</p> <p>Geeft aan dat een bediening met tramlijn 19 daarbij voor de gemeente het eindscenario is. Vindt dat tot dat</p>	<p>In een regulier dienstregelingsjaar rijdt HTM tijdens de zomerperiode wel van en naar de TU Delft.</p> <p>Omdat de exploitatie van tram 19 pas ná de zomer van 2026 start, was de frequentietabel in dit vervoerplan voor de zomerperiode op maandag t/m vrijdag niet ingevuld. Dat is niet juist. De frequentietabel wordt hierop aangepast.</p> <p>EBS rijdt lijn 69 ongewijzigd tot het moment dat tramlijn 19 gaat rijden. Hoewel met de komst van tramlijn 19 de bediening door lijn 69 volgens de concessie Haaglanden Streek vervalt, zal EBS na de start van tramlijn 19 de avond- en weekendbediening op de TU Campus in Delft voor haar rekening nemen, waarbij er 's avonds en in het weekend 2x per uur wordt gereden.</p>	HTM: Ja, de frequentietabel voor de Zomerdienst maandag t/m vrijdag wordt aangepast.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>moment een bediening met bus 69 een aanvaardbaar alternatief is om in ieder geval de bereikbaarheid te garanderen.</p>		
Delft	Algemeen	<p>Geeft aan dat in de vervoerplannen aandacht ontbreekt voor de verbinding tussen station Delft Campus, de TU Campus en het InnovatieDistrict Delft (IDD). Met de frequentieverhoging van NS op station Delft Campus is deze verbinding van groter belang geworden voor studenten, medewerkers en bezoekers van de campus en neemt de vervoerwaarde op deze verbinding toe.</p> <p>Vindt het verder doortrekken van deze verbinding naar de wijken Voorhof, Buitenhof en Tanthof dan logisch en vormt een tweede oost-westverbinding door Delft. Is van mening dat enerzijds een bijdrage wordt geleverd aan de Brede Welvaart van deze wijken die deel uitmaken van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid en anderzijds dat hiermee een volwaardige en exploiteerbare stadslijn ontstaat.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente met MRDH en de TU Delft in gesprek is over de bereikbaarheid van de campus op het moment dat tram 19 gaat rijden en dat een vorm van openbaar vervoer tussen station Delft Campus en de campus van de TU / IDD daar onderdeel van zal uit maken.</p> <p>Vindt dat het dan van belang is dat de mogelijkheid er is om dit op te nemen in de vervoerplannen voor 2026. Anders kan een maatregel pas bij het vervoerplan 2027, en dus een jaar na ingebruikname van de tram, worden geëffectueerd.</p> <p>Geeft aan dat ze op onder meer deze onderdelen is ingegaan in haar reactie op de vervoerplannen en dat MRDH in Nota van Reactie de toezegging heeft gedaan om een bestuurlijk overleg met gemeente Delft te initiëren. Betreurt dat dit gesprek nog niet heeft plaats gevonden. Geeft aan dat het risico gelopen wordt het momentum te verliezen als hier in de vervoerplannen niet tijdig op ingespeeld kan worden.</p>	<p>De gemeente Delft, TU Delft en MRDH zetten in op een mobiliteitstransitie. Partijen willen ruimte voor schone, slimme en veilige mobiliteit organiseren.</p> <p>Ter aanvulling op de bereikbaarheid van de TU Campus na ingebruikname tramlijn 19 werken de drie organisaties samen aan een Uitvoeringsagenda bereikbaarheid TU campus, waarbij TU Delft en gemeente Delft in de lead zijn.</p> <p>Op die manier wordt zorg gedragen voor de bereikbaarheid van locaties die niet worden bediend door de tram. Het uitvoeringsprogramma bevat een tijdlijn van acties die door de verschillende partijen genomen kunnen worden.</p> <p>In het opstellen van de Uitvoeringsagenda is specifiek aandacht voor de verschillende doelgroepen en hun reisgedrag. Het is essentieel dat de geboden acties in de agenda aansluiten op de vervoersvraag. De bereikbaarheid tussen treinstation Delft Campus en TU Delft Campus is één van de focuspunten. Ook het eindpunt van tramlijn 19 en de mogelijkheden tot het creëren van een mobiliteitshub wordt verkend. Alternatieven die onderzocht worden zijn deelmobiliteit, vraaggestuurd en maatwerkvervoer.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Delft	EBS-HGL	<p>Geeft aan dat ze in haar reactie op de vervoerplannen van 2025 aandacht heeft gevraagd voor de service en zichtbaarheid van de Delfthopper.</p> <p>Heeft daarbij opgeroepen om de informatievoorziening op de website en de haltes te verbeteren.</p> <p>De letterlijke tekst uit de brief van de gemeente van mei 2024 luidde als volgt: <i>“Het vergroten van de service en zichtbaarheid en het benutten van kansen slaagt alleen met een goede communicatie over de Delfthopper. We zien nu dat de informatie op de website zeer summier is. Bij haltes waar de Delfthopper stopt, is in het geheel geen informatie opgenomen over de werking van de Delfthopper of de mogelijkheid tot reserveren. Wij verzoeken u om de informatievoorziening op de website en op de haltes te verbeteren, zodat meer mensen bekend worden met het concept van de Delfthopper.</i></p> <p>Geeft aan dat op dit verzoek in de Nota van Reactie niet is in gegaan. Geeft aan dat het op haar beurt ook aan de aandacht is ontsnapt om hier in de BCVa van 3 juli 2024 op terug te komen. Let dit verzoek in deze reactiebrief om die reden nogmaals voor.</p> <p>Naast de informatie op de website kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een QR-code op de halteborden waarmee reizigers informatie kunnen ophalen en een rit kunnen boeken.</p>	EBS erkent dat het beter kan en gaat een plan maken hoe de informatievoorziening van de Delfthopper verbeterd kan worden. Dit plan zal EBS met de gemeente Delft delen.	Nee
Delft	Algemeen	Geeft aan met deze reactie op de vervoerplannen hoopt een constructieve bijdrage te kunnen leveren aan een verdere aanscherping van de vervoerplannen die aansluit bij de vervoersbehoefte van inwoners en de mensen die in Delft komen werken en studeren.	MRDH en de OV-bedrijven nemen kennis van deze reactie.	Nee
Delft	Algemeen	Stelt tevens voor om bovengenoemde onderwerpen nader te bespreken. Kijkt uit naar de voortzetting van de samenwerking met MRDH en vervoerders in het belang van een bereikbaar, inclusief en toekomstbestendig openbaar vervoersnet.	MRDH en de OV-bedrijven staan altijd open voor een gesprek met de gemeente.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Den Haag	Algemeen	<p>Spreekt haar waardering uit voor de plannen zoals beschreven in het Vervoerplan van HTM en EBS 2026. Is over het algemeen positief</p> <p>Vindt het goed om te zien dat HTM het aantal dienstregelingskilometers van het Vervoerplan 2021 aanhoudt. Dit toont de ambitie van HTM om in 2026, of eerder, weer op het niveau van voor de pandemie te zitten. Hoopt dat de dienstregeling van HTM weer snel op het dit niveau komt. Waardeert daarnaast de inspanningen van HTM om het aanbod af te stemmen op de vraag van de reiziger. Geeft aan dat deze flexibiliteit een veelgehoorde wens is en vindt het positief om te zien dat hieraan gehoor wordt gegeven.</p>	HTM en EBS danken de gemeente voor deze positieve reactie	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Is verontrust over het vooruitzicht van de bezuiniging op de Brede Doeluitkering (BDU), want deze bezuiniging zet de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer onder druk. Geeft aan dat veel bewoners aangeven dat zij de betaalbaarheid en toegankelijkheid van het ov erg belangrijk vinden.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente zich samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de vervoerders in zet om deze bezuiniging te voorkomen. Verzoekt de MRDH, wanneer de voorgenomen bezuiniging doorgaat, de gemeenten nauw te betrekken bij de uitwerking van de bezuiniging.</p>	<p>Vooralsnog wordt er volledig ingezet op het terugdraaien van de bezuinigingen op de BDU.</p> <p>Het is en blijft onterecht als onze reizigers en inwoners worden getroffen door deze omvangrijke administratieve fout van het Rijk.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Ziet een toename van het aantal gerapporteerde sociale veiligheidsincidenten in het openbaar vervoer ten opzichte van vorig jaar.</p> <p>Vindt sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt en vindt daarom deze ontwikkeling dan ook zeer zorgwekkend, want een toename van het aantal incidenten kan resulteren in een onveilig gevoel van de Haagse reizigers in het openbaar vervoer.</p> <p>Wil nadrukkelijke aandacht vragen voor het veiligheidsgevoel onder vrouwen in het OV.</p>	<p>Met de toename van het aantal reizigers is ook het aantal incidenten toegenomen. Daarnaast heeft het verbeteren van de registratie bij HTM tot een toename van het aantal incidenten geleid. Elk incident in het openbaar vervoer is er één te veel en incidenten dienen het liefst geheel niet voor te komen. Sociale veiligheid blijft daarom ook in het komende jaar een belangrijk aandachtspunt. MRDH, HTM en EBS zetten zich ook in het komende jaar in voor de veiligheid van reizigers en verwachten dat de gemeenten dit ook zullen doen.</p> <p>Uit het jaarlijkse Klantenbarometeronderzoek blijkt dat reizigers zich veilig voelen in het openbaar vervoer. De scores voor 2024 waren als volgt:</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026																
		<p>Gaat ervan dat MRDH en de vervoerders HTM en EBS zich maximaal inzetten om de sociale veiligheid voor de OV-reizigers te waarborgen.</p>	<table border="1" data-bbox="1176 256 1675 564"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tram HTM</th> <th>Bus HTM</th> <th>EBS Haaglanden Streek</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Veiligheid algemeen</td> <td>7,5</td> <td>7,9</td> <td>8,1</td> </tr> <tr> <td>Veiligheid tijdens de rit</td> <td>7,9</td> <td>8,3</td> <td>8,6</td> </tr> <tr> <td>Veiligheid op de halte</td> <td>7,7</td> <td>8,0</td> <td>8,1</td> </tr> </tbody> </table>		Tram HTM	Bus HTM	EBS Haaglanden Streek	Veiligheid algemeen	7,5	7,9	8,1	Veiligheid tijdens de rit	7,9	8,3	8,6	Veiligheid op de halte	7,7	8,0	8,1	
	Tram HTM	Bus HTM	EBS Haaglanden Streek																	
Veiligheid algemeen	7,5	7,9	8,1																	
Veiligheid tijdens de rit	7,9	8,3	8,6																	
Veiligheid op de halte	7,7	8,0	8,1																	
Den Haag	EBS en HTM	<p>Vraagt aandacht van MRDH en de vervoerders HTM en EBS voor de (nieuwe) woonwijken in Den Haag die op dit moment onvoldoende ontsloten zijn met het openbaar vervoer, zoals Vroondaal, de Binckhorst, Wateringse Veld, Zuidwest en Leidschenveen-Ypenburg. De bewoners van deze wijken hebben veelvuldig aangegeven dat zij een betere verbinding met hun wijk willen.</p> <p>Geeft aan dat dit ook is conform de concessie-eisen over het afstemmen van het aanbod op ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Geeft aan dat bij eerdere vervoerplannen is gevraagd om voorstellen voor de ontsluiting van deze wijken. Vraagt hier daarom opnieuw aandacht voor.</p> <p>Geeft aan dat ze ook zelf de mogelijkheden voor kansrijk OV in Vroondaal gaat onderzoeken en dat zodra dit onderzoek gedaan is, ze de resultaten met de MRDH en vervoerders zullen delen.</p>	<p>Voor Vroondaal wordt de inhoud van de Nota van Reactie van vorig jaar herhaald, omdat dat nu ook nog geldt:</p> <p>“Voor EBS is het niet mogelijk om meer aan te bieden dan al wordt gedaan. Een bus door de wijk is door infrastructurele beperkingen niet mogelijk. 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”</p> <p>MRDH nodigt de gemeente opnieuw uit om als zij dat wenst de mogelijkheden te gaan onderzoeken voor gemeentelijk maatwerkvervoer, zoals de gemeente ook de Haagse Hopper al heeft. Hiervoor kan MRDH maximaal 50% subsidie verlenen.</p> <p>MRDH, EBS en HTM nemen kennis van uw voornemen om zelf ‘kansrijk OV’ voor de wijk Vroondaal te gaan onderzoeken. Partijen wachten met belangstelling de resultaten af. Wijzen de gemeente aan de voorkant op de (financiële) afspraken tussen concessieverlener MRDH en de concessiehouders EBS en HTM en de rollen en verantwoordelijkheden die daarbij horen. Verzoeken de gemeente hiermee rekening te houden bij het onderzoek dat uitgevoerd gaat worden.</p> <p>EBS heeft naar aanleiding van reacties op de vervoerplannen nog een keer naar vraag en aanbod in de gehele concessie gekeken. Hieruit is gebleken dat EBS met wat verschuivingen in het aantal dienstregelingskilometers veel reizigers een beter product kan leveren waarbij het aantal reizigers dat EBS dupeert slechts beperkt is. EBS wil dan ook het volgende voorstellen:</p>	EBS: ja HTM: nee																

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>Door in de voorjaars-, mei- en herfstvakantie in de hele concessie een vakantiedienstregeling te gaan rijden (net als HTM nu al doet) speelt EBS dienstregelingskilometers vrij waarmee op lijn 30 (Wateringse Veld en Leidschenveen) de frequentie op werkdagen in de daluren verhoogd kan worden naar 4x per uur en op lijn 37 (Wateringse Veld) de frequentie op werkdagen overdag verhoogd kan worden naar 4x per uur.</p> <p>In het definitieve vervoerplan 2026, met verwerking van de inhoud van deze Nota van Reactie, zal dit voorstel verder onderbouwd zijn.</p> <p>HTM ziet op dit moment geen aanleiding om maatregelen te nemen in het openbaar vervoersaanbod in de genoemde wijken.</p>	
Den Haag	Algemeen	<p>Deelt de ambitie van MRDH om de doorstroming in het openbaar vervoer te waarborgen, ook wanneer veel straten in de gemeente naar 30 km/u gaan.</p> <p>Geeft aan dat ze met de MRDH in gesprek is over maatregelen om de mogelijke gevolgen voor het openbaar vervoer van deze maatregel te beperken.</p> <p>Is van mening dat de invoering van 30 km/u op veel straten ook een positieve ontwikkeling kan zijn voor de concurrentiepositie ten opzichte van de auto voor het openbaar vervoer. Blijft graag met de MRDH in gesprek over dit onderwerp en zorgt in goede afstemming voor passende maatregelen hiervoor.</p>	<p>MRDH, EBS en HTM delen vooralsnog uw mening niet dat een lagere maximum snelheid voor zowel OV als auto een positieve ontwikkeling kan zijn voor de concurrentiepositie ten opzichte van de auto; de maximum snelheid voor beiden blijft immers gelijk.</p> <p>En als door hogere exploitatiekosten van het OV het OV verminderd moet worden als er geen mitigerende maatregelen mogelijk zijn of niet gewenst zijn, zal dit concurrentiepositie van het OV ten opzichte van de auto waarschijnlijk verslechteren.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Is blij dat de nieuwe elektrische bussen in Den Haag gaan rijden en dat op lijn 23 tot 26 de langere elektrische bussen van 18 meter gaan rijden. Dit zorgt ervoor dat meer reizigers comfortabel gebruik kunnen maken van deze buslijnen. Ziet dit dan ook als een positieve ontwikkeling.</p> <p>Wil wel vooraf betrokken worden bij de keuzes voor de inzet van deze grotere bussen op andere lijnen, vanwege de halteaanpassingen die daarvoor nodig zijn.</p>	<p>In de vervoerplanprocedure komt de inzet van het materieel aan de orde. HTM zal de gemeente betrekken bij de toekomstige structurele inzet op andere lijnen.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Vraagt aandacht voor het faciliteren van goede overstappen. Ziet uit de reacties van bewoners dat zij soms lang moeten wachten omdat ze hun aansluiting missen op een andere lijn op een overstaplocatie. Dit</p>	<p>EBS en HTM kijken altijd naar overstaplocaties. Waar mogelijk houden ze rekening bij de dienstregelings tijden om het overstappen zo goed mogelijk te laten verlopen.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		geldt ook voor de aansluiting van de tram en bus op de grote treinlijnen op het station.		
Den Haag	Algemeen	<p>Geeft aan dat in het netwerk van HTM en EBS niet alle haltes toegankelijk voor rolstoelgebruikers en minder mobiele reizigers en dat ze bij het aanpassen van haltes ze altijd toegankelijk gemaakt worden.</p> <p>Geeft aan dat in de reacties van bewoners naar voren komt voren dat het veel minder mobiele reizigers nog steeds hinder ondervinden aan ontoegankelijke haltes of haltes met liften en roltrappen die tijdelijk buiten werking zijn.</p> <p>Geeft aan dat daarnaast in de reactie van burgers naar voren komt dat zij informatie missen over de toegankelijkheid van haltes, en over wat zij kunnen doen als een halte niet toegankelijk is.</p> <p>Vraagt daarom aan de vervoerders om aandacht te besteden aan zowel het informeren van reizigers over de toegankelijkheid als door te gaan met het toegankelijk maken van haltes.</p>	<p>Het toegankelijk maken van bus-/tramhaltes is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. HTM heeft een haltevoorschrift op basis waarvan haltes aangelegd kunnen worden waardoor de voertuigen toegankelijk kunnen halteren. Uiteindelijk is het een afweging van de wegbeheerder in het wegontwerp hoe een halte ingepast wordt. HTM houdt zich daarbij aan de wettelijke voorschriften wat betreft toegankelijkheid. Door de inzet van de nieuwe elektrische bussen mogen ook elektrische rolstoelen mee in de bus.</p> <p>HTM heeft een uitgebreid onderhoudsprogramma voor liften en roltrappen die naar haltes leiden. Helaas voorkomt dat niet dat er geen storingen zijn. In de meeste gevallen lukt het om de storing zo snel mogelijk te verhelpen. Door een aanpassing in de storingsprocessen en ICT-systemen (intern en met leveranciers) verwacht HTM later dit jaar storingsinformatie over defecte liften/roltrappen te kunnen melden via de storingspagina op haar website en de HTM app.</p>	Nee
Den Haag	EBS en HTM	Vraagt de vervoerder om te zorgen voor voldoende, duidelijke en kloppende reisinformatie rondom de haltes.	EBS en HTM zijn van mening dat dit goed op orde is en verzoeken daarom de gemeente om aan te geven bij EBS dan wel HTM waar zij van mening is dat dit niet op orde is. Waar nodig zullen EBS en HTM aan de slag gaan om de reisinformatie in orde te maken.	Nee
Den Haag	EBS en HTM	Vindt het ook belangrijk dat reizigers een dag van tevoren worden geïnformeerd over wijzigingen in de dienstregeling bij winters en zomers weer. Vraagt om deze dienstregeling zo veel mogelijk af te stemmen met andere vervoerders in de regio, zodat overstappen tussen vervoerders ook goed blijven verlopen.	HTM informeert haar reizigers tijdig conform Plan Winterse Omstandigheden en Plan Zomerse Omstandigheden via de gebruikelijke kanalen.	Nee
Den Haag	HTM	<p>Is blij dat HTM haar dienstregeling begin 2025 weer verder heeft opgeschaald na de afschaling begin 2024 in verband met het personeelstekort.</p> <p>Geeft aan dat de groei de komende jaren en meer mensen maken dan gebruik van het openbaar vervoer. Ziet graag dat het openbaar vervoer meegroeit. Vindt dat een aantrekkelijk openbaar vervoer met ruime</p>	MRDH, EBS en HTM geven aan dat binnen de concessie-afspraken en het ten behoeve van vervoerplannen 2026 bestuurlijk besloten uitgangspunt van hetzelfde aantal dienstregelingskilometers al zoveel als mogelijk openbaar vervoer geleverd wordt.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>bedieningstijden en hoge frequenties vanaf de vroege ochtend hierbij hoort.</p> <p>Geeft aan dat verschillende bewoners hebben aangegeven dat er op de vroege ochtend en in de avonden wat hun betreft te weinig gereden wordt.</p>	Voor het vervoersaanbod van HTM geldt de Kadernota OV als startpunt. Daarnaast wordt er gekeken naar de reizigersbehoefte en de verwachte reizigers vraag binnen de ontwikkeling van de stedelijke omgeving. In het vervoerplan van HTM worden voorstellen gedaan om het vervoersaanbod hierop aan te sluiten.	
Den Haag	HTM	<p>Verzoekt met klem de MRDH te overwegen om de gesloten tramhaltes, waaronder de halte Stuyvesantstraat, alsnog te heropenen.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente in haar reactie op de vervoerplannen 2025 de MRDH en de HTM heeft verzocht om de overige tijdelijk gesloten haltes niet definitief te schrappen, maar dat dit verzoek niet is ingewilligd in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van juli 2024.</p>	<p>MRDH en HTM zien geen reden om het besluit van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit uit juli 2024 te heroverwegen.</p> <p>Uit de toen vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2025 pagina 24: <i>“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”</i></p>	Nee
Krimpen aan den IJssel	Algemeen	<p>Ondersteunt het standpunt van de MRDH over de BDU, dat de korting van tafel moet.</p> <p>Ondersteunt vanzelfsprekend de inzet van MRDH om de voorgenomen bezuinigingen van het Rijk op het openbaar vervoer te voorkomen. Vindt dat kwalitatief openbaar vervoer een essentiële randvoorwaarde is in haar mobiliteitssysteem dat haar inwoners faciliteert om prettig te kunnen wonen, werken en verblijven in de metropoolregio. En dat een bezuiniging van 10% op het openbaar vervoer dat stevig onder druk zet.</p> <p>Onderstreept daarom het standpunt van MRDH en die van de vervoerders, dat dit plan teruggedraaid moet worden.</p>	MRDH dankt de gemeente voor de steun en vertrouwt erop dat de gemeente zelf ook binnen haar eigen mogelijkheden het nodige heeft gedaan en zal blijven doen om deze korting op de BDU te voorkomen.	Nee
Krimpen aan den IJssel	Algemeen	<p>Vindt dat de invloed van GOW30 om een andere financiële discussie vraagt.</p> <p>Geeft aan dat ze vorig jaar in haar reactie voorstelde om met elkaar de verbinding te maken als het gaat om verkeersveiligheid en openbaar vervoer in de context van gebiedsontsluitingswegen 30 km/u (GOW30).</p>	<p>MRDH is blij dat de gemeente ziet dat het proces wordt doorlopen, Het GOW30-beleid bij gemeenten is een belangrijke discussie met meerdere belangen.</p> <p>MRDH heeft ervaring dat invoering van GOW30 kan leiden tot vertraging van het OV. Daarom is het toepassen van mitigerende</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Is positief dat ze daarmee dit jaar is gestart samen met MRDH en een aantal andere gemeenten. Geeft aan dat ze op alle bestuursniveaus aan een veiligere en leefbaardere leefomgeving, want GOW30 biedt kansen voor gemeenten om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.</p> <p>Ziet tegelijkertijd dat GOW30 een bedreiging voor het openbaar vervoer is, omdat het leidt tot een langere reistijd van de bus met als gevolg hogere exploitatiekosten. Vindt dat het invoeren van GOW30 dus om een zorgvuldige afweging vraagt. Zal uiteraard de OV-partijen zo vroeg mogelijk betrekken in haar planvorming. Zal ook daar waar dat kan verkeersmaatregelen nemen om het OV te bevorderen zoals ze al deed in de afgelopen jaren.</p> <p>Merkt op dat in de discussie de feitelijke snelheid niet het probleem lijkt, maar dat de pijn er vooral in zit dat de OV-partijen niet financieel gecompenseerd worden voor hogere exploitatiekosten door de langere reistijd.</p> <p>Geeft aan dat Rijk, vervoersautoriteit en wegbeheerders een toekomstbestendig mobiliteitssysteem moeten inrichten. Geeft aan dat een operationele benadering dat individuele gemeenten middelen beschikbaar stellen om hogere exploitatiekosten te compenseren, haar geen robuuste oplossing hiervoor lijkt.</p> <p>Geeft aan dat het haar nog minder vanzelfsprekend lijkt als wegbeheerders worden aangemoedigd door het Rijk en verkeersveiligheidsinstanties om wegen af te waarderen naar een lagere snelheid en dat deze aanmoediging zelfs gepaard met gaat subsidies om 50 km/u wegen af te waarderen naar 30 km/u. En dat dit dus betekent dat enerzijds wegbeheerders subsidie ontvangen om een instrument in te zetten (afwaardering naar 30 km/u) en anderzijds door hetzelfde instrument OV-exploitatiekosten zouden moeten compenseren om een bepaalde OV-frequentie te behouden.</p>	<p>maatregelen zo belangrijk, zodat het OV voor onze reizigers zo goed mogelijk blijft.</p> <p>Hiervoor werken MRDH en de vervoerder met de gemeenten samen om zo passend mogelijke maatregelen te treffen. Als er geen mitigerende maatregelen worden getroffen, is er niet zomaar geld beschikbaar bij MRDH om deze effecten te compenseren. Het doel is daarom mitigerende maatregelen te bedenken, waardoor er geen sprake zal zijn van hogere exploitatiekosten voor de OV-bedrijven, waardoor een mogelijke vermindering van het aantal ritten voorkomen kan worden, terwijl de invoering van 30km/uur wel doorgang kan vinden.</p> <p>MRDH benadrukt dat de feitelijke snelheid wel het probleem is. Bij een lagere snelheid en dus langere reisduur wordt ook het OV minder aantrekkelijk met alle gevolgen die dit kan hebben als dit leidt tot minder reizigers en dus minder opbrengsten vanuit de reiziger.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Mist hierin een samenhangende aanpak voor de lange termijn ontwikkeling van de leefomgeving. Als er een strategische keuze gemaakt wordt om de leefomgeving veiliger en leefbaarder te maken en dat daaruit de tactische keuze gemaakt worden om verkeerssnelheden binnen de bebouwde kom te verlagen, dan mag dit vervolgens niet vastlopen op financiële operationele afwegingen ten nadele van het OV of de wegbeheerder. Dat terwijl de wegbeheerder wel subsidie kan ontvangen voor de snelheidsverlaging. Vindt dat dit neigt naar verkokerde financieringsstromen. Vindt dat financieringsstromen vanuit het Rijk integrale keuzes niet moeten bemoeilijken, maar juist de integrale ontwikkeling van (de kwaliteit van) de leefomgeving mogelijk moeten maken.</p> <p>Stelt voor om hier aandacht voor te vragen in de gesprekken met het Rijk over de BDU.</p> <p>Vindt dat de financieringsstromen binnen de BDU passend moeten zijn op de strategische keuzes die met elkaar gemaakt worden. Vindt dat er in gesprek moet worden gegaan als dat betekent dat middelen opnieuw geprioriteerd of herverdeeld moeten worden.</p> <p>Stelt voor om dit ook integraal te bekijken in het subsidieproces. Bijvoorbeeld door subsidie voor nieuwe 30-wegen te koppelen aan compensatiemaatregelen of ontwerpisen voor het openbaar vervoer.</p>		
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	<p>Constateert dat er geen wijzigingen zijn voor Krimpen aan den IJssel. Geeft aan dat dit begrijpelijk is na de afgelopen jaren van herstel na de coronacrisis, energiecrisis en personeelstekorten.</p> <p>Geeft aan dat RET bovendien werkt aan een busplan om het netwerk toekomstbestendig te maken.</p>	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie.	Nee
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	Ziet een opgaande lijn. Vindt dat wel waakzaam gebieden moet worden op kwaliteit en betrouwbaarheid.	RET realiseert zich dat het vervoeraanbod in de praktijk niet voldoet aan het niveau dat in het Vervoerplan wordt beloofd. Het is in het belang van de gemeenten, maar ook van RET zelf dat de dienstregeling zo spoedig mogelijk opgeschaald wordt; daar werkt RET hard aan.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Zag de afgelopen jaren dat de daadwerkelijke dienstregeling achterbleef op het aantal ritten uit de dienstregeling van het vervoerplan, vanwege de personeelstekorten.</p> <p>Is daarom positief dat de RET in 2026 weer voldoende personeel beschikbaar verwacht te hebben om de volledige dienstregeling te rijden en de huidige afschalingen dan niet meer nodig zijn. Vindt dit een belangrijke mijlpaal die de opgaande lijn van de afgelopen jaren bevestigt.</p> <p>Geeft aan dat de reizigersgroei wel afvlakt door mogelijk een ander reizigerspatroon. Vindt dit een belangrijk aandachtspunt voor het nieuwe busplan van de RET.</p>	<p>De stagnatie van de reizigersaantallen is een van de aanleidingen voor het Plan Nieuw Busnet en zal in de afweging van mogelijke ontwikkelingen in het busnet een belangrijke rol spelen.</p>	
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	<p>Geeft aan dat ze het afgelopen vervoerjaar meerdere keren goed contact met MRDH en RET had over onverwachte rituitval of (te) volle bussen. Geeft vanuit die context twee aandachtspunten mee.</p> <ol style="list-style-type: none"> Vraagt de vervoerders zorgvuldig om te gaan met opschalingen, zodat het niet leidt tot nieuwe onverwachte rituitval, want vindt betrouwbaarheid voor de reiziger belangrijker dan een (te) vroegtijdige opschaling. Geeft aan dat het haar wens blijft om bij nieuwe opschalingen de spitsuren als eerste te bedienen ten opzichte van daluren, weekenden en nachten. Vindt dat de belangrijkste prioriteit is dat inwoners kunnen rekenen op het openbaar vervoer om te reizen naar werk, school of zorg op de momenten wanneer dat het hardst nodig is. 	<p>RET wil inderdaad de (potentiële) vervoervraag in de spitsuren faciliteren.</p> <p>Tegelijkertijd ziet RET de afgelopen tijd de vervoervraag in het weekend (hoewel in absolute aantallen lager dan doordeweeks) sneller toenemen, terwijl het afgeschaalde vervoeraanbod daar op veel lijnen erg laag lag. Daarom heeft RET per 5 mei toch voor een opschaling in het weekend gekozen.</p>	Nee
Lansingerland	Algemeen	<p>Waardeert de mogelijkheid om hierop te reageren. Wil met deze reactie gericht bijdragen aan een krachtig en toekomstbestendig OV-netwerk voor de gemeente en in dit deel van de regio. Geeft aan dat haar inzet erop gericht is om het openbaar vervoer optimaal te laten aansluiten bij de mobiliteitsbehoeften van haar inwoners, bedrijven en gebiedsontwikkelingen, met als doel het reizigersaantal te vergroten en tegelijkertijd de</p>	MRDH neemt kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid te versterken.		
Lansingerland	RET	Geeft dat hoewel RET in het eigen vervoerplan aangeeft dat zij op concessieniveau geen grote wijzigingen doorvoert, dat 'kleine' wijzigingen die wel doorgevoerd worden een grote impact op het aanbod, de frequentie en de OV-bereikbaarheid in Lansingerland.	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie.	Nee
Lansingerland	RET Bus	<p>Is zeer positief over de komst van de nieuwe buslijn 175, die via de A16 'Groene Boog' een snelle verbinding biedt tussen Rotterdam Alexander, Lansingerland en Delft.</p> <p>Deze nieuwe verbinding draagt sterk bij aan de uitgesproken ambitie voor een (H)OV verbinding naar Delft en Rotterdam Alexander zoals in de vigerende Omgevingsvisie (1.0) en de Ontwerp Omgevingsvisie (2.0, momenteel ter inzage voor zienswijzen) van Lansingerland staat.</p> <p>Vindt het ook een hele goede stap in het kader van de afspraken van het BO-MIRT 2019 om de haalbaarheid te onderzoeken om van deze verbinding een R-net busverbinding te maken, in opdracht van MRDH, nadat de BCVA MRDH hiertoe had besloten op 25 september 2019.</p> <p>Is verheugd dat de RET het verzoek van MRDH om de verbinding te onderzoeken en via de jaarlijkse vervoerplannen in te dienen heeft ingewilligd.</p>	<p>RET ziet potentie in deze lijn en verhoogt in de toekomst graag de frequentie als hier ruimte en vraag naar is.</p> <p>Met de nu voorgestelde halfuurdienst verwacht RET een mooie start te maken, zonder dat dit leidt tot ingrijpend snijden op andere lijnen (in het kader van het meegegeven uitgangspunt bij de vervoerplannen 'een gelijkblijvend productieniveau ten opzichte van de huidige dienstregeling 2025).</p> <p>De nieuwe sneldienst Rotterdam Alexander – Lansingerland – Delft v.v. zal onder lijnnummer 172 gaan rijden.</p>	Ja, lijnnummer wordt aangepast.
Lansingerland	RET Bus	<p>Geeft ter overweging een aantal suggesties mee om deze nieuwe gewenste verbinding vanaf aanvang al sterker te maken, met als doel om meer mensen gebruik te laten maken van deze lijn.</p> <p>Routewijziging van lijn 175 via metrostation Berkel Westpolder:</p> <p>Stelt dit voor, want verwacht dat de meeste gebruikers van de huidige lijn 174 uit het noorden van Berkel en</p>	<p>De route via Westpolder zou 3 á 4 minuten extra rijtijd kosten en tevens extra kilometers. Dit leidt tot meerkosten en mogelijk inzet</p>	??

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		Rodenrijs met de fiets als voortransport naar lijn 175 fietsen. Bij de haltes langs de Klapwijkseweg zijn weinig tot geen fietsparkeervoorzieningen. Het ontbreekt ook aan ruimte om deze eenvoudig en kostenefficiënt te realiseren. Bij het metrostation Berkel Westpolder zijn echter ruimschoots fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Daarbij komt dat rondom dit station 700 extra woningen worden gerealiseerd, er wordt gewerkt aan een uitbreiding van de P+R-garage en de westelijke fietsenstalling volledig wordt vernieuwd en uitgevoerd als Zelf Service bewaakte fietsenstalling (ZSF). Er is daar tevens een centrum aanwezig en een snelle busdoorsteek naar de N471, waardoor deze routewijziging weinig tijdverlies betekent.	van een extra bus. Deze meerkosten worden niet gedekt door extra reizigersopbrengsten, want volgens de prognoses van RET wordt eventuele groei als gevolg van het aandoen van metrostation Berkel Westpolder tenietgedaan door verlies van doorgaande reiziger als gevolg van een langere reistijd. RET neemt deze suggestie daarom niet over, maar zal uiteraard het gebruik van deze lijn monitoren om te zien of dit aansluit bij de verwachtingen.	
Lansingerland	Algemeen	Bewaakte fietsenstallingen: Realiseert bij station Berkel Westpolder een ZSF. Hetzelfde doen wij ook bij metrostation Rodenrijs. Vindt dat de dienstverlening rondom de OV knooppunten zoals bewaakte fietsenstallingen integraal bij dienstverlening van het openbaar vervoer hoort. Precies zoals NS dit ook bij hun treinstations organiseert. 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 van belang 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 een prominente rol voor de MRDH en RET noodzakelijk.	MRDH herkent uw reactie, want er zijn al veelvuldig gesprekken over geweest. MRDH herhaalt hier uit de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie bij de vervoerplannen 2025: "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" Het is goed om te lezen dat Lansingerland haar eigen verantwoordelijkheid in fietsparkeren heeft opgepakt.	Nee
Lansingerland	RET Bus	OV bereikbaarheid Berkel Centrum: Door de nieuwe buslijn 175 met de heringebruikname van de bushaltes aan de Boterdorpseweg en Klapwijkseweg wordt het centrum van Berkel en Rodenrijs aanzienlijk beter bereikbaar per busvervoer.	RET gaat deze 2 verzoeken voor naamswijzigingen van bushaltes overnemen.	Nee, maar de 2 naamswijzigingen worden doorgevoerd.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Wil daarom de namen van de twee dichtstbijzijnde bushaltes wijzigen, zodat deze verwijzen naar het centrum:</p> <p>-wil voormalige halte Weidebloemtunnel voortaan 'Berkel Centrum West' gaan noemen.</p> <p>-en wil voormalig halte Raadhuislaan 'Berkel Centrum Oost' gaan noemen.</p> <p>Dit is overeenkomstig de bewegwijzering voor de auto en de fiets en daardoor is het centrum ook voor voetgangers beter vindbaar vanuit de bus.</p>		
Lansingerland	RET Bus	<p>Overstap lijnen 170/173/175:</p> <p>Ondersteunt het idee om de overstapmogelijkheden van R-net halte Boterdorpseweg (lijn 170, 173) en Berkel Centrum Oost (lijn 175) te verbeteren en willen dit samen met RET en MRDH verder verkennen.</p>	RET waardeert de ondersteuning van de gemeente voor de gewenste overstapmogelijkheden en blijft hierover graag met u in overleg.	Nee
Lansingerland	RET Bus	<p>Is blij met de voorgestelde routewijziging van lijn 174 naar Rotterdam Kleiweg via het Sint Franciscus Gasthuis, omdat dit de zelfredzaamheid en kansengelijkheid van haar inwoners vergroot en zorgt potentieel voor een afname van de druk op het lokale doelgroepenvervoer / WMO vervoer.</p> <p>Is van mening dat als deze niet meer bij NS station Noord komt, dat dit ruimschoots gecompenseerd wordt met de snellere busverbinding van lijn 175 naar NS intercitystation Rotterdam Alexander.</p> <p>De bushalte bij het gemeentehuis in Bergschenhoek vormt dan een overstaphalte voor lijn 174 op 175. Bushalte Berkel Centrum Oost met Boterdorpseweg is de overstaphalte van 170/173 op 175.</p>	<p>RET en MRDH danken de gemeente voor deze positieve reactie op de routewijziging voor buslijn 174 in Rotterdam Noord.</p> <p>RET heeft het vervoerplanvoorstel voor lijn 174 inmiddels aangepast en stelt voor om met deze lijn zowel metrostation Melanchthonweg (alwaar de bus zal keren) als Station Noord aan te doen. Hiermee blijven het Kleiwegkwartier en Station Noord rechtstreeks bediend.</p>	Ja
Lansingerland	RET Bus	Maakt zich ernstige zorgen over de voorgenomen verlaging van de frequentie van buslijn 174 van 2x per uur naar 1x per uur. Een bediening van slechts 1x per uur ligt onder het minimumbedieningsniveau zoals dat in de concessie door MRDH is vastgesteld.	MRDH begrijpt dat de verlaging van de frequentie op lijn 174 niet positief wordt ontvangen. Desondanks meent MRDH dat het licht afwijken van de concessie-afspraken voor buslijn 174 te verdedigen is.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Hoewel lijn 175 naar verwachting circa 400 nieuwe OV-reizigers aantrekt, ligt deze nieuwe verbinding voor 280 bestaande dagelijkse gebruikers van lijn 174 buiten loopafstand. Een deel van hen zal mogelijk op de fiets stappen als vortransport naar lijn 175.</p> <p>Wil op meerdere haltes langs deze lijn extra fietsparkeervoorzieningen realiseren, maar door ruimtegebrek is dit niet overal mogelijk, en zeker niet tijdig vóór de ingebruikname van de nieuwe lijn begin 2026. Hierdoor dreigt een deel van de reizigers af te haken en over te stappen op de auto, wat haaks staat op onze gezamenlijke doelstelling om OV-gebruik te stimuleren.</p> <p>Verzoekt MRDH dan ook om uitvoering te geven aan concessie-afspraken waarbij een minimumfrequentie van 2x per uur geldt voor deze lijn, of – indien dat financieel niet haalbaar blijkt of er in de lijnvoering buiten Lansingerland geen ruimte voor gevonden kan worden – om samen met RET gericht te zoeken naar het minimaal toevoegen van enkele spitsritten of andere maatregelen die de terugval voor de reizigers zoveel mogelijk beperkt.</p>	<p>Het moet immers in het licht gezien worden van het nieuwe traject A16 dat er ten tijde van de start van de concessie nog niet was. En dat een buslijn over de A16 van en naar Rotterdam Alexander per saldo naar verwachting veel meer Lansingerlandse inwoners blij gaat maken en daardoor het gebruik van het OV in de gemeente gaat toenemen.</p> <p>Uitgaande van een bestuurlijk aan RET meegegeven kader van een gelijkblijvend productieniveau, terwijl Lansingerland per saldo meer ritten en meer reismogelijkheden krijgt, acht MRDH de door de gemeente gesuggereerde oplossing om te kijken naar de lijnvoering buiten Lansingerland, niet opportuun.</p> <p>RET ziet geen mogelijkheden om het aantal ritten op lijn 174 in stand te houden zonder dat dit leidt tot snijden in (en negatief advies van) andere gemeenten, of tot onwenselijke verlaging van andere lijnen in Lansingerland, waardoor de OV-reiziger in Lansingerland minder goed bediend kan worden.</p> <p>Kortom, de verlaging van de frequentie op lijn 174 leidt in andere delen in de gemeente door de nieuwe buslijn 175 (wordt 172) tot juist meer ritten en reismogelijkheden en naar verwachting tot meer reizigers.</p>	
Lansingerland	RET Bus	<p>Geeft aan dat de lagere frequentie van lijn 174 een negatieve impact op de bereikbaarheid van Bergschenhoek centrum.</p> <p>Geeft aan dat in het vervoerplan hier aandacht voor is, door de wens uit te spreken om de route van buslijn 173 te wijzigen en via de Oosteindseweg te laten rijden. Ziet gezien de functie en inrichting van deze weg niet direct voordeel van deze routewijziging. Zorgt ook voor een mindere bediening van de woonwijk Oosteindsche Ackers in Bergschenhoek, die sinds de realisatie van de wijk een bus via de Jacob Marislaan en Groeneweg heeft. Op de Oosteindseweg is ook geen ruimte voor het realiseren van bushaltes.</p> <p>Wil graag gezamenlijk met RET en MRDH verkennen welke route-optimalisaties de frequentieverlaging van lijn 174 op kunnen vangen. Ziet het deels herstellen</p>	<p>RET behoudt, gezien de reactie van de gemeente, vooralsnog voor lijn 173 de huidige route in Bergschenhoek over de Jacob Marislaan.</p> <p>RET blijft graag met de gemeente in overleg over andere opties en waardeert de verkennende houding van de gemeente hierin.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		van de oude route van lijn 173 via Bergschenhoek Centrum richting Boterdorpsweg als mogelijke optie.		
Lansingerland	RET Bus	<p>Betreurt zeer dat de nachtbus tot op heden nog niet rijdt. Dit terwijl deze reeds in de vervoerplannen voor 2025 is opgenomen. Brengt het breed gedragen en unaniem aangenomen ongevraagd advies van de Adviescommissie Vervoersautoriteit op 17 januari 2024 in herinnering die oproept om de nachtbus weer te laten rijden.</p> <p>Heeft ondertussen hebben wij vernomen dat de nachtbus per september 2025 weer gaat rijden. Gaat er ook vanuit dat dit gebeurt.</p> <p>Wil voor het vervoerplan 2026 graag dat het nachtnet ook in Bleiswijk halteert, zoals de vroegere lijn B17 ook deed.</p>	<p>Zoals u gemeld is in bestuursberichten van MRDH, die gemeenten regelmatig ontvangen, is de dienstregeling bij Bus nog altijd afgeschaald vanwege personeelstekorten.</p> <p>Het nachtnet en ook nog een behoorlijk gedeelte van de normale dienstregeling rijdt nog niet. RET bekijkt momenteel de mogelijkheden om in de 2e helft van 2025 een deel van de BOB-bussen te laten rijden.</p> <p>MRDH geeft aan dat u in uw reactie op de vervoerplannen 2021 aangaf dat u het weliswaar betreurde maar dat u het begreep om de slecht bezette ritten op buslijn B17 naar Bleiswijk te schrappen.</p> <p>In het vervoerplan 2021 van RET stond dat lijn B17 twee ritten in de nacht van zaterdag op zondag had. Van deze ritten maakten maar weinig mensen gebruik. Per nacht ging het om 12 reizigers, waarvan 4 doorreisden tot Bleiswijk.</p> <p>Gegeven het bovenstaande en in het licht van een gelijkblijvend productieniveau neemt RET de lijn niet op in vervoerplan 2026.</p> <p>RET zal het gebruik van het nachtnet na herstart monitoren en kan wijzigingen/uitbreidingen voorstellen in een volgend Vervoerplan.</p>	Nee
Lansingerland	RET Bus	<p>Onderschrijft de noodzaak voor dit Plan Nieuw Busnet, zodat het busnet in de toekomst goed aansluit op de groei van de regio en de 11.000 woningen die in Lansingerland in aanbouw zijn en nog gebouwd worden. Voor de bewoners van de ca. 3.000 woningen in Wilderszijde, de 600 nieuwe woningen bij Wolfend en de 900 extra woningen in Bleiswijk moet het openbaar vervoer, naast ook het gebruik van de fiets, als vervoermiddel een logisch en aantrekkelijk alternatief bieden voor het gebruik van de auto.</p>	<p>MRDH en RET nemen kennis van uw reactie.</p> <p>MRDH bevestigt dat de gemeente door MRDH en RET wordt betrokken bij het onderzoek Plan Busnet (2026 en verder), waarbij de gemeente haar input kan geven.</p> <p>De bestuurlijk vastgestelde tekst uit de vorige Nota van Reactie wordt voor de duidelijkheid nu herhaald, omdat dit nu ook nog geldt: "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</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Wil met MRDH en RET en met Plan Nieuw Busnet dienstverlening in deze nieuwe wijken bespreken, zodat wij in de verdere planvorming van de gebiedsontwikkelingen daarmee rekening kunnen houden.</p>	<p>exploitatiesubsidie in de normale, niet afgeschaalde situatie, per 1 januari 2024 met 1,1 mln. minder dienstregelingskilometers per jaar doen dan pre-Corona.</p> <p>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!</p> <p>Voor wat betreft het OV nabij Wilderszijde wordt de nieuwe buslijn 175 en de bestaande hoogwaardige R-netbuslijnen 170 en 173 met als 'Wilderszijdehalte' op de ZoRo-busbaan Koegelwieckplantsoen als voldoende beschouwd. Wel heeft de MRDH ambtelijk recent suggesties gedaan om het fietsparkeren nog aantrekkelijker te maken.</p> <p>Een door de wijk kronkelende nieuwe buslijn is qua aantrekkelijkheid en exploitatie niet haalbaar. Mogelijk kunt u met MRDH kijken naar de mogelijkheden voor gemeentelijk maatwerkvervoer in deze wijk, dat met subsidie van MRDH tot stand gebracht kan worden.</p>	
Lansingerland	Algemeen	<p>Werkt intensief aan de ontwikkeling van de HOV-corridor tussen Zoetermeer en Rotterdam via het ZoRo-tracé (Zoetermeer – Rodenrijs).</p> <p>Het beoogde eindbeeld van deze corridor is lightrail, zoals bestuurlijk vastgesteld in de Bestuurlijke Commissie Vervoerautoriteit (BCVA) in september 2019.</p> <p>Deze ambitie is tevens opgenomen in de Ontwikkelstrategie OV, het gebiedsprogramma MoVe en de afsprakenlijst van het BO MIRT najaar 2019. Verwacht, conform besluitvorming, van MRDH een regisserende en opdrachtgevende rol hierin bij de verdere lobby en uitwerking.</p> <p>Geeft aan dat de steun van Lansingerland en de provincie Zuid-Holland, met Lightrail als eindbeeld, onlangs bestuurlijk is bekrachtigd in het bestuursakkoord Wonen, Werken, Wind en Bereikbaarheid. Acht in dit licht van het grootste</p>	<p>Ook in de Strategische Agenda en in de huidige concept mobiliteitsvisie van de MRDH staat deze verbinding opgenomen, onder andere als mogelijke corridor.</p> <p>Zoals eerder door de MRDH aangegeven is het goed om - gezien mede het genoemde nieuwe bestuursakkoord - de mogelijkheden voor deze corridor in gezamenlijkheid verder uit te werken met de betrokken partij. MRDH werkt hierbij graag mee.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>belang dat ZoRo Rail als expliciete en ambitieuze HOV corridor wordt opgenomen in de Mobiliteitsvisie MRDH 2050, waar de gemeente samen met MRDH de corridor aanpak nastreeft als motor voor (gebieds-)ontwikkelingen. De gebiedsontwikkeling Bleizo West – met 5.000 nieuwe woningen en circa 15 hectare aan werklocaties, positioneert station Lansingerland-Zoetermeer als een integrale mobiliteitshub voor wonen, werken en reizen.</p> <p>Vindt dat de verdere doorontwikkeling van ZoRo Rail daarbij een belangrijke schakel is. Het verbindt de regionale stedelijke netwerken, versterkt de bereikbaarheid van Zoetermeer en Lansingerland met Rotterdam en vergroot de OV-bereikbaarheid van toekomstige woon-werkgebieden die langs de corridor geïntensiveerd worden. Daarbij biedt de corridor verlichting voor de overbelaste N209/N470 en draagt zij bij aan een duurzaam alternatief voor groeiende verkeersstromen.</p> <p>Roept MRDH daarom op om samen met de gemeente en Zoetermeer en de andere betrokken (regio)partners actief en zichtbaar werk te maken van de doorontwikkeling van ZoRo Rail.</p>		
Lansingerland	Algemeen	<p>Constaateert dat de sprinterverbinding Den Haag – Utrecht via station Lansingerland- Zoetermeer sinds COVID nog steeds met een lagere frequentie rijdt dan voorheen, ondanks een structurele toename van het aantal reizigers. Zowel station Lansingerland-Zoetermeer als de drie NS-stations in Zoetermeer en Lansingerland gezamenlijk laten inmiddels hogere reizigersaantallen zien dan in 2019. Deze situatie staat haaks op de ruimtelijke en mobiliteitsambities van de regio én op het versterken van knooppunt Lansingerland-Zoetermeer.</p> <p>Vraagt daarom MRDH om ook richting NS te pleiten voor herstel van de 4x per uur sprinterfrequentie tussen Den Haag en Utrecht, en een actieve lobby voor doorontwikkeling van station Lansingerland-Zoetermeer tot volwaardige (intercitywaardige)</p>	<p>MRDH deelt uw constatering en heeft via de lijn Zuidelijke Randstad, ter ondersteuning van een verzoek van de gemeente Zoetermeer daartoe al eerder bij NS al gepleit voor herstel van de 4x per uur frequentie.</p> <p>NS reageerde daarop als volgt: “NS kijkt goed naar de reizigersvraag, we voegen treinen toe op trajecten waar dat passend is voor de reizigersvraag. De reizigersaantallen rechtvaardigen nog niet dat op alle trajecten het volledige volume wordt gereden. NS blijft elk jaar de reizigersvraag goed monitoren”.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		mobilitieitshub, passend bij de groeipotentie van deze grootschalige woningbouw- en bedrijvenlocatie.		
Lansingerland	RET Bus	Verzoekt zolang de frequentie van de NS bij station Lansingerland-Zoetermeer lager ligt dan de frequentie van de E-lijn bij station Rodenrijs, om de overstap van de buslijnen 170 en 173 op de trein te optimaliseren, om daarmee een lange wachttijd door het net missen van de trein te minimaliseren. Verzoekt daarbij rekening te houden met de loopafstand voor deze overstap die hier groter is dan bij station Rodenrijs.	Deze wens is bij RET bekend. De primaire focus, want meer reizigers die er van profiteren, ligt echter bij de aansluiting op de metro bij Rodenrijs. Daardoor is er niet altijd een goede overstap op station Lansingerland-Zoetermeer. Afhankelijk van de dienstregeling van de trein wordt wel geprobeerd om de overstap hier zo goed mogelijk te maken.	Nee
Lansingerland	Algemeen	Dankt MRDH, RET, HTM en EBS voor hun inzet om het OV in onze regio verder te verbeteren. Vraagt tegelijk om de overweging van de punten die in deze reactie zijn genoemd en nodigt alle partijen uit om samen met de gemeente in gesprek te gaan over mogelijke aanpassingen, flankerend beleid en kansen voor verbetering.	MRDH, RET HTM en EBS staan altijd open voor gesprekken met de gemeente(n).	Nee
Leidschendam -Voorburg (concept)	EBS, HTM en RET	Constaateert dat opnieuw het aanbod van vervoersbedrijven RET, EBS en HTM voor het overgrote deel ongewijzigd blijft. Geeft aan dat HTM daarbij kans heeft gezien enkele ritten voor de Mall of The Netherlands toe te voegen. Inzet is een stabiele dienstregeling met zo min mogelijk rituitval. Waardeert deze inzet van de vervoersbedrijven. Vindt dat een betrouwbare dienstregeling een essentieel onderdeel is van de reizigersbeleving van het OV.	MRDH, EBS, HTM en RET danken de gemeente voor deze reactie en uitgesproken waardering.	Nee
Leidschendam -Voorburg (concept)	EBS	Vraagt om naar de frequentie van EBS lijn 46 tijdens de weekenden en feestdagen te kijken, omdat vooral juist dan trekpleisters als de Mall of The Netherlands en Duinrell extra druk zijn.	EBS heeft de bezettingscijfers geanalyseerd en geconcludeerd dat een hogere frequentie op lijn 46 niet noodzakelijk is. Deze lijn heeft in het weekend nog voldoende ruimte, ook van en naar The Mall of the Netherlands. EBS gaat graag samen met de gemeente kijken of promotie voor lijn 46 meer reizigers kan trekken naar Mall of The Netherlands.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Leidschendam -Voorburg (concept)	Algemeen	<p>Geeft aan dat het overige deel van haar reactie bestaat uit aandachtspunten voor het openbaar vervoer na 2026. Dit ook in samenhang met de Mobiliteitsvisie MRDH 2050 die momenteel opgesteld wordt.</p> <p>Openbaar vervoer en verstedelijking: Vindt het bestaande openbaar vervoer ontoereikend met het oog op de toekomstige groei aan woningen en dus inwoners en arbeidsplaatsen. Geeft aan dat de enige manier om steden verder te laten groeien meer openbaar vervoer in combinatie met actieve mobiliteit (fietsen en lopen) is.</p> <p>Vraagt MRDH om ook in de komende jaren te blijven inzetten op sterker openbaar vervoer. Dit doet MRDH onder meer door actieve deelname aan MIRT-projecten zoals de Stadsbrug Rotterdam, de Oude Lijn en de Vlietlijn. Vraagt ook de aandacht van MRDH daar waar het gaat om het faciliteren van groei op het totale OV netwerk.</p> <p>Geeft aan dat voor het Rotterdamse deel van de regio wordt ingezet op 3%. Voor het Haaglanden-deel van de regio vraagt de gemeente om eenzelfde inzet. Alleen dan kan een bevolkingsgroei met 0,5% per jaar richting 2050 op een duurzame manier worden opgevangen.</p>	<p>MRDH neemt kennis van deze reactie en herkent daarbij uw inbreng bij de totstandkoming van de mobiliteitsvisie.</p> <p>MRDH kan de reactie van de gemeente hiernaast niet plaatsen en kan daarom geen antwoord geven op deze reactie.</p>	Nee
Leidschendam -Voorburg (concept)	Algemeen	<p>The Mall of the Netherlands:</p> <p>Geeft aan dat binnen de MRDH de Mall of The Netherlands bijzondere aandacht verdient. Al meerdere jaren maakt de Mall een stormachtige groei door. De Mall en de gemeente zetten in op actieve mobiliteit en parkeerregulering. Verdere groei kan alleen maar op duurzame wijze plaatsvinden. Naast actieve mobiliteit is sterk openbaar vervoer van groot belang. Naast een hoge frequentie gaat het de gemeente ook om toegankelijke (tram)voertuigen met een gelijkvloerse instap.</p>	<p>Op dit moment wordt The Mall of The Netherlands bediend met 3 tramlijnen, te weten tramlijnen 2, 6 en 19 en biedt HTM daarmee hoogwaardig openbaar vervoer aan vanuit de hele regio.</p> <p>Ook wordt hiermee goed aangesloten op de daadwerkelijke vraag. De huidige bezettingen geven op dit moment geen aanleiding om de voorgestelde frequenties verder te verhogen. HTM blijft vanzelfsprekend de situatie aldaar monitoren. HTM was eerder ook al actief betrokken bij gesprekken over onder andere de bereikbaarheid van The Mall .</p> <p>HTM biedt op dit moment al toegankelijke voertuigen met een gelijkvloerse instap op tram 2 en 19. Bij de instroom van de TINA-</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			trams wordt dit ook gerealiseerd op tram 6 zodra de infrastructuur hiervoor geschikt is.	
Leidschendam-Voorburg (concept)	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie)	<p>Leidschendam Zuid en Stompwijk, naar publieke mobiliteit:</p> <p>Vindt OV bereikbaarheid van Leidschendam Zuid en grote delen van de Vlietzone is matig tot slecht. Leidschendam Zuid wordt een aantal keer per dag ontsloten door busdienst 47 van Stichting Welzijn Oud en Jong Leidschendam-Voorburg (WOEJ). Verkent samen met WOEJ en de MRDH hoe dit beter kan.</p>	<p>MRDH waardeert de inzet van de gemeente voor de genoemde verkenning.</p> <p>In de in juli 2024 bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2025 stond over de bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid:</p> <p>“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”.</p> <p>En over de bereikbaarheid van Stompwijk:</p> <p>“MRDH juicht dit initiatief (buurtbusdienst) 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”</p> <p>MRDH geeft aan dat het hier direct bovenstaande nog steeds geldt.</p>	Nee
Leidschendam-Voorburg (concept)	Algemeen	<p>Innovatie:</p> <p>Vraagt MRDH zich ook in te zetten op innovatie in de volle breedte. Het gaat daarbij zowel om onderzoek naar betere afstemming tussen het reguliere openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. De MRDH pakt dit op in het kader van de Mobiliteitsvisie MRDH 2050.</p> <p>Maar ook om concrete, praktische zaken. Bijvoorbeeld het doen van een proef met een flexibele tree</p>	<p>Innovatie en technologische vernieuwing is belangrijk. Zoals bekend loopt er onder andere een samenwerking met de OV-bedrijven en MRDH met betrekking tot Innovatie.</p> <p>In de concept mobiliteitsvisie wordt nadrukkelijk technologische vernieuwing een grote toekomstige rol gegeven.</p> <p>RET denkt na over mogelijke oplossingen om de afstand tussen metrovoertuig en perron te verkleinen tijdens het halteren. Een</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		(instap)plank bij de RandstadRailhalte Leidschendam-Voorburg.	flexibele instapplank is een mogelijke uitwerkingsvorm. Deze uitwerkingsvorm heeft wel verwachte nadelen, zoals langere halteertijden en verhoogd risico op technische storingen. Deze nadelen treffen dan alle reizigers. De RET neemt de suggestie voor een proef op korte termijn niet over. Wel betreft de RET het aandachtspunt van het verkleinen van de spleetbreedte tussen voertuig en perron bij de aanschaf van volgende generaties materieel.	
Leidschendam-Voorburg (concept)	Algemeen	Wenst de OV-bedrijven veel succes met het implementeren van de vervoerplannen 2026 en vertrouwt op een goede uitvoering van de dienstregeling in 2026. Trekt daarbij graag samen met MRDH en de OV-bedrijven op bij de verdere vormgeving van het openbaar vervoer en de publieke mobiliteit voor de volgende jaren.	MRDH en de OV-bedrijven nemen kennis van deze reactie.	Nee
Maassluis	Algemeen	Bedankt de MRDH en de vervoerbedrijven voor de inzet om tot goede plannen te komen.	MRDH en de vervoerbedrijven danken de gemeente voor deze reactie.	Nee
Maassluis	RET en EBS	Constaateert dat de vervoerplannen 2026 voor de gemeente bevatten voor Maassluis geen wijzigingen bevatten en dat het huidige voorzieningenniveau gehandhaafd blijft.	EBS en RET sluiten zich aan bij deze constatering	Nee
Maassluis	RET Bus	Geeft ten aanzien van de nachtbus aan dat is opgenomen dat de RET verwacht dat in het najaar van 2026 een gedeelte van het nachtnet weer zal gaan rijden. Spreekt de wens uit om dan ook de nachtbus Rotterdam - Maassluis te hervatten.	RET wil benadrukken dat besluiten over op- en afschalingen van de dienstregeling, waar herstart van het nachtnet ook toe behoort, niet in het kader van de vervoerplanprocedure worden genomen. Over wijzigingen van de dienstregeling worden MRDH en gemeenten apart geïnformeerd.	
Maassluis	RET Metro	Spreekt wederom de wens uit om de metro langer te laten doorrijden in het weekend. Is zich ervan bewust dat dit formeel buiten de vervoerplannen/ concessie valt. Geeft aan dat de gemeente ervan op de hoogte is dat er gewerkt wordt aan geluidbeperkende voorzieningen en dat deze voorwaardelijk zijn.	RET en MRDH herkennen uw wens en sluiten zich aan bij de door de gemeente gemaakte opmerkingen	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Midden-Delfland	EBS-HGL	Benoemt in de toelichting op de afzonderlijke buslijnen waardering voor enkele aanpassingen, maar dat er ook teleurstelling is over het uitblijven van eerder aangekondigde verbeteringen.	EBS en MRDH nemen kennis van deze reactie.	Nee
Midden-Delfland	EBS-HGL	Begrijpt en steunt de tijdelijke opsplitsing van lijn 33 (Delft – Schipluiden – Maasland – Maassluis) vanwege de langdurige werkzaamheden aan de N468. Spreekt waardering uit voor de tijdelijke oplossingen (lijn 133 en Regiotaxi) en dat er geen extra kosten zijn voor reizigers. Benadrukt wel het belang van een evaluatie in mei 2025, waarbij reizigerstevredenheid en gebruikscijfers leidend moeten zijn voor de dienstregeling vanaf september 2025.	EBS dankt u voor uw steun en waardering, hoewel het een (langdurig) tijdelijke omleiding betreft als gevolg van wegwerkzaamheden en daarmee geen deel uitmaakt van het Vervoerplan. Dit geldt ook voor lijn 133 en de inzet van regiotaxi. MRDH evalueert het (tijdelijke) vervoer in juni 2025.	Nee
Midden-Delfland	EBS-HGL	Is teleurgesteld over het uitblijven van de frequentieverhoging op buslijn 37 (Den Haag – Wateringse Veld – Den Hoorn – Delft), ondanks eerdere toezeggingen. Pleit voor verhoging naar 4 ritten per uur per 2026, gezien het belang van deze drukke lijn voor de regio en de verwachte personeelsherstelfase in 2025.	EBS heeft naar aanleiding van reacties op de vervoerplannen nog een keer naar vraag en aanbod in de gehele concessie gekeken. Hieruit is gebleken dat EBS met wat verschuivingen in het aantal dienstregelingskilometers veel reizigers een beter product kan leveren waarbij het aantal reizigers dat EBS negatief raakt slechts beperkt is. EBS wil dan ook het volgende voorstellen: Door in de voorjaars-, mei- en herfstvakantie in de hele concessie een vakantiedienstregeling te gaan rijden (net als HTM nu al doet) speelt EBS dienstregelingskilometers vrij waarmee op lijn 30 (Wateringse Veld en Leidschenveen) de frequentie op werkdagen in de daluren verhoogd kan worden naar 4x per uur en op lijn 37 (Wateringse Veld) de frequentie op werkdagen overdag verhoogd kan worden naar 4x per uur. In het definitieve vervoerplan 2026, met verwerking van de inhoud van deze Nota van Reactie, zal dit voorstel verder onderbouwd zijn.	Ja
Midden-Delfland	EBS-HGL	Is positief over de eerdere aanpak van capaciteitsproblemen via een spitsfrequentieverhoging op buslijn 455 ('s-Gravenzande – Naaldwijk – Delft – Zoetermeer). Ziet geen noodzaak voor extra maatregelen op dit moment, maar dringt aan op voortdurende monitoring van de bezettingsgraad.	EBS hanteert als standaard protocol dat op meerdere momenten in het jaar de bezettingsgraden gemonitord worden. Mocht hieruit blijken dat capaciteit ontoereikend is dan zal EBS hier altijd op reageren.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Midden-Delfland	EBS-HGL	Heeft geen bezwaar tegen het behouden van de huidige exploitatie van lijn 456 (Den Haag – Poeldijk – Honselersdijk – Naaldwijk – Maasland – Schiedam) in 2026.	EBS neemt kennis van deze positieve reactie.	Nee
Midden-Delfland	RET Bus	Heeft geen bezwaar tegen het behouden van de huidige exploitatie van lijn 40 (Rotterdam Centraal – Delft) in 2026.	RET neemt kennis van deze positieve reactie	Nee
Midden-Delfland	RET Bus	Constaateert dat de zaterdagdienst op lijn 126 (Schiedam Centrum – Maassluis) nog niet volledig hersteld is, maar is positief over de aangekondigde verbetering in mei 2025. Vraagt om structurele betrouwbaarheid, vooral met het oog op weekendvervoer voor verschillende doelgroepen.	Buslijn 126 rijdt conform Vervoerplan 2025 op zaterdag eenmaal per uur en blijft dat ook in 2026 doen. Vanaf 5 mei jongstleden is de dienstregeling op zaterdag weer op het niveau van het vervoerplan 2025.	Nee
Nissewaard	RET Rail	Kan zich vinden in dat RET geen spitsritten meer inzet op metrolijn D tussen De Akkers en Slinge, maar vraagt zich wel af of RET kan garanderen dat er tijdens de spits met maximale lengte van de voertuigen wordt gereden. Het afgelopen jaar werden er namelijk door storingen aan voertuigen namelijk regelmatig kortere voertuigen ingezet wat af en toe leidde tot te krappe metro's om de reizigers goed te kunnen vervoeren.	De beoogde metrolengte op lijn D is (circa) 90 meter; dit is de geplande inzet overdag. Bij materieeltekort, verstoringen en dergelijke is het mogelijk dat hiervan wordt afgeweken. RET doet er echter alles aan om het rijden met te korte metro's tot een minimum te beperken.	Nee
Nissewaard	RET Rail	Ziet graag dat er ook op korte termijn een structurele oplossing komt voor de veelvoorkomende storingen aan liften en roltrappen op Spijkenisse Centrum en de andere metrostations. Wil daarom in gesprek met MRDH en RET om concrete afspraken te maken met het oog op een drastisch lagere storingsgevoeligheid. Wordt graag geïnformeerd over de termijn waarop een structurele oplossing wordt gerealiseerd voor storingen in liften en roltrappen op de metrostations.	Roltrappen en liften zijn een belangrijk onderdeel van de reis van reizigers. En hebben bovendien ook impact op de toegankelijkheid van het OV. Vanaf elke eerste storingsmelding gaat personeel van RET hier daarom direct mee aan de slag, samen met de onderhoudspartner van RET. In de meeste gevallen kunnen mensen met de lift. Daarom houdt RET op stations waar roltrappen in storting zijn, de liften extra in de gaten. Die krijgen extra onderhoudsbeurten, ook worden er bijvoorbeeld onderdelen preventief vervangen. Bij liftstoringen is er altijd, ook 's nachts of in het weekend, binnen maximaal twee uur	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>iemand ter plaatse om de storing zo snel mogelijk te verhelpen. (NB. Als er een storing is met insluiting, is dit binnen drie kwartier).</p> <p>Mede gezien het aantal klachten vergroot RET momenteel de capaciteit voor (preventief) onderhoud voor de liften. Hieronder volgt een uitgebreidere toelichting.</p> <p>Oorzaken storingen roltrappen: De oorzaak van storingen aan roltrappen is voor een groot deel exogeen (vandalisme of verkeerd gebruik). De installaties krijgen het bovendien zwaar te verduren: ze liggen deels buiten, met invloed van zand, dooimiddelen en regenwater en zijn zeven dagen per week, 20 uur per dag in gebruik.</p> <p>Het verhoogde aantal storingen wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren. Er is een hogere storingsgevoeligheid doordat veel roltrappen in de laatste periode van hun levensduur zijn en de wereldwijde problemen met een bepaald type aandrijving dat in veel van onze roltrappen aanwezig is. Bovendien duurt het verhelpen van storingen bij roltrappen en liften langer dan voorheen door langere levertijden van materiaal. (personeelstekorten spelen minder)</p> <p>In het geval van Spijkenisse Centrum Roltrap Spijkenisse Centrum: De roltrap op Spijkenisse Centrum heeft in Q1 2025 lang stil gestaan vanwege een grote storing, gerelateerd aan de tredhaken. En later nog één week vanwege een versleten leuningband. De roltrap draait sinds 14 maart weer goed. Uit de laatste storing bleek dat een aantal kritische onderdelen toe is aan vervanging, de materialen hiervoor worden momenteel besteld en de werkzaamheden worden ingepland. De roltrap is bijna 20 jaar oud en is nog niet aan vervanging toe.</p> <p>Liften Spijkenisse Centrum: Lift 2 viel in het eerste kwartaal negatief op vanwege veel storingen, lift 1 had geen opvallend storingsbeeld. De problemen met lift 2 waren voornamelijk te wijten aan vandalisme en andere problemen met de deuren. Beide liften op dit station staan dit jaar op het programma voor onderhoud aan de aandrijving. Ook wordt er gekeken of het onderhoud aan de deuren dat voor volgend jaar</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>gepland staat, vervroegd kan worden. Lift 1 heeft dit jaar tot nu toe 71500 bewegingen gemaakt. Voor bijvoorbeeld de aandrijving is dat geen probleem, maar het zorgt wel voor slijtage van de deurinstallaties. Deze lift heeft in datzelfde tijdvak vijf kleinere storingen gehad. Gecombineerd met het genoemde vandalisme, is dat relatief weinig.</p> <p>Wat doet de RET om storingen te voorkomen? Afhankelijk van gebruik en omgeving geeft RET roltrappen 6 tot 12 onderhoudsbeurten per jaar. Ook heeft RET vooraf levensduurverlengende maatregelen genomen. Zo rust RET haar installaties uit om langer mee te laten gaan dan normaal. Denk daarbij aan: goede coating, betere materialen zoals RVS, verzinkt metaal en frequentieregeling (d.w.z. langzamer opstarten tot de maximale snelheid, dat is beter voor het materiaal). Ook wordt er nauw samengewerkt met de afdeling sociale veiligheid om vandalisme te voorkomen.</p> <p>RET heeft een planning voor groot onderhoud en vervanging van de roltrappen. Die planning is onder andere bedoeld om zo verstandig mogelijk met de financiële middelen om te gaan. Dat betekent dat RET een installatie niet vijf jaar van tevoren kan vervangen mede gezien de kapitaalvernietiging. Door corona en de lange levertijd van onderdelen heeft RET helaas deels van die planning moeten afwijken.</p> <p>Hoe werkt de RET aan een structurele oplossing voor het hogere aantal storingen? Op korte termijn zet RET in op extra capaciteit voor onderhoud en op het uitvoeren van groot onderhoud en daarmee betere prestaties. Ook wordt er zoals eerder genoemd extra preventief onderhoud uitgevoerd aan liften op stations waar roltrappen in storing zijn, zodat mensen die slecht ter been zijn hier gebruik van kunnen maken.</p> <p>Samen met de onderhoudspartners herijkt RET jaarlijks het meerjareninvesteringsplan, deze exercitie is momenteel gaande en wordt naar verwachting voor het zomerreces afgerond. Daarnaast is er een projectgroep opgestart specifiek voor vervanging van roltrappen. Ook wordt er gewerkt aan een lange termijn beheerstrategie voor de komende 20 tot 25 jaar.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>Het is ondanks deze inspanningen niet geheel te voorkomen dat er storingen optreden. RET doet er in dat geval alles aan om deze zo snel mogelijk op te lossen. Reizigers zullen helaas ook de komende tijd nog rekening moeten houden met storingen van roltrappen.</p> <p>RET waardeert het altijd als reizigers de moeite nemen om een storing te melden als die nog niet op de website van RET staat. Dat geeft RET de mogelijkheid om zo snel mogelijk maatregelen te nemen. Dit kan onder andere via de QR-codes die reizigers kunnen vinden bij de liften en roltrappen.</p>	
Nissewaard	RET Bus	<p>Is blij dat RET aankondigt om het BOB-busvervoer in het najaar van 2025 deels weer te laten rijden, ondanks de uitdagingen die de krappe arbeidsmarkt voor de RET tot nu toe met zich meebrengt.</p> <p>Wordt graag geïnformeerd over de startdatum zodra besloten is wanneer het nachtbusvervoer wordt hervat.</p> <p>Wil weten, indien vanwege personeelstekort onverhoopt het toch niet mogelijk blijkt het nachtelijk busvervoer te hervatten, wat is er dan nodig is om de metro 's nachts te laten rijden als vervanging?</p>	<p>RET is blij met de positieve reactie op het voornemen om het nachtnet te hervatten. RET wil echter benadrukken dat besluiten over op- en afschalingen van de dienstregeling, waar herstart van het nachtnet ook toe behoort, niet in het kader van de vervoerplanprocedure worden genomen.</p> <p>Over wijzigingen van de dienstregeling worden MRDH en gemeentes apart geïnformeerd.</p> <p>Aangezien RET heeft aangegeven dat het nachtelijk busvervoer weer opgestart gaat worden, hoeft dit scenario niet meer uitgewerkt te worden. Tevens rijdt de weekendmetro al die ook in 2026 door de gemeente Nissewaard en andere metro-gemeenten gefinancierd wordt.</p>	Nee
Nissewaard	RET	<p>Staat positief tegenover het vervoerplan 2026 van de RET. Is van mening dat hiermee een hoogwaardig en betrouwbaar OV-voorzieningenaanbod in stand wordt gehouden en dat dit van groot belang voor haar inwoners.</p> <p>Ziet in het vervoerplan van RET geen wijzigingen in de gemeente Nissewaard. De frequentie van de metro in Spijkenisse blijft ongewijzigd ten opzichte van het huidige jaar. De RET voorziet ook geen veranderingen in de start- en eindtijden. Geeft aan dat het vervoerplan de bedieningstijden op hoofdlijnen weer, waardoor het mogelijk is dat de definitieve dienstregeling een verschuiving van enkele minuten laat zien.</p>	RET en MRDH danken de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Nissewaard	EBS-VPR	Geeft aan dat er vorig jaar een aantal maanden veel rituitval is geweest als gevolg van personeelstekort. Is daarom blij dat EBS voldoende personeel heeft kunnen aantrekken om dit te verhelpen en ook de sinds december uitgebreide dienstregeling 2025 kan rijden.	Ook EBS is verheugd dat de recruitmentaanpak en alle maatregelen en acties die zijn en nog steeds worden genomen op het gebied van werving & selectie hebben geleid tot het invullen van vacatures en daarmee het terugdringen van rituitval en het mogelijk maken van uitbreiding van de dienstregeling.	Nee
Nissewaard	EBS-VPR	Vindt verhoging van de frequentie in de spits van de buslijnen door de Blankenburgverbinding een goed voorstel. Geeft aan dat deze nieuwe buslijnen goed worden gebruikt en dat dit laat zien dat dit nieuwe OV-aanbod het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt, voorziet in een behoefte en bijdraagt aan een betere ontsluiting van Voorne-Putten. Wil in vervolg hierop graag in gesprek gaan over een verdere optimalisering van de verbinding tussen Voorne-Putten en Maassluis, Vlaardingen en het Westland door een sterkere verknoping van de buslijnen met de Hoekse Lijn. Wil MRDH vragen om ook in gesprek te blijven met het Rijk met het oog op een structurele oplossing voor de tolgelden voor het OV.	EBS dankt de gemeente voor haar positieve reactie op dit voorstel. MRDH en EBS willen graag met u en andere belanghebbende gemeenten in gesprek gaan over een verdere optimalisering van deze verbinding en over OV-kansen rond de Blankenburgverbinding. MRDH zal met EBS het initiatief nemen voor het organiseren van dit overleg. MRDH is en blijft bij het Rijk aandringen op het afschaffen van de tolheffing voor OV-bussen, maar helaas tot op heden zonder het gewenste resultaat.	Nee
Nissewaard	EBS-VPR	Vindt het van belang dat de verbinding tussen de kernen goed is. De meest in het oog springende wijziging in het vervoerplan van EBS betreft het aanbieden van lijn 107 als lijndienst tussen Geervliet – Heenvliet – Abbenbroek, Zuidland, Oudendoorn en Hellevoetsluis. Deze zal dan op het traject Zuidland – Hellevoetsluis lijn 106 vervangen, met uitzondering van de ochtendspits. Constaateert dat EBS aangeeft dat het aantal reizigers tussen Zuidland en Hellevoetsluis zodanig is dat deze kunnen reizen met een achtpersoonsbus, waardoor de grote bus van lijn 106 op dit traject niet nodig is (met de genoemde uitzondering van de ochtendspits).	EBS dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Geeft aan dat het reserveren voor het OV door veel gebruikers wordt ervaren als een drempel en heeft daarom de voorkeur voor een vaste lijndienst in plaats van een belbus. Ziet dit voorstel dus als een verbetering van de OV-bediening die het gebruik ervan stimuleert.</p> <p>Verwacht dat dit voorstel voor lijn 107 gefinancierd kan worden uit het maatwerk-budget, omdat anders de verbinding tussen Zuidland en Hellevoetsluis weg zou vallen en dat zou absoluut ongewenst zijn. Geeft aan dat weliswaar velen in de kernen en het buitengebied beschikken over eigen vervoer, maar dat een goede OV-ontsluiting van de kernen maatschappelijk van belang is voor de duurzame bereikbaarheid van de regio.</p> <p>Vraagt als concrete suggestie in verband hiermee of het mogelijk is lijn 107 te laten halteren bij het boodschappencentrum in Heenvliet. Daarmee krijgen inwoners uit de kernen de mogelijkheid om met lijn 107 rechtstreeks naar de winkels te reizen.</p>	<p>De besluitvorming over de besteding van het jaarlijkse Maatwerkbudget Voorne Putten vindt plaats door MRDH op basis van een voorstel van de Wethouders Verkeer & Vervoer van de gemeenten op Voorne Putten, dat in afstemming met MRDH tot stand is gekomen. MRDH houdt bij de besluitvorming rekening met de wensen van de gemeenten. Voorwaarde is wel dat het voorstel van de gemeenten kan worden uitgevoerd binnen het beschikbare maatwerkbudget. Indien dit niet mogelijk blijkt, treedt MRDH met de gemeenten hierover in overleg.</p> <p>EBS rijdt al met lijn 107 langs het boodschappencentrum in Heenvliet en zal met de gemeenten in gesprek gaan over de aanleg van een halte.</p>	
Nissewaard	EBS-VPR /RET	<p>Staat, samenvattend, positief tegenover de voorstellen in beide vervoerplannen voor 2026.</p> <p>Vindt dat hiermee het OV-voorzieningenaanbod in stand wordt gehouden en wordt versterkt om meer inwoners te kunnen bedienen.</p>	EBS, RET en MRDH danken de gemeente voor haar positieve reactie op de voorstellen in de vervoerplannen van EBS en RET	Nee
Pijnacker-Nootdorp	HTM Rail	<p>Ziet dat tramlijn 16 drukker wordt in het weekend. Kan zich daarom vinden in het voorstel dat de frequentie van tram 16 verhoogd wordt van vier naar vijf ritten per uur.</p> <p>En omdat tramlijn 16 gekoppeld is aan tramlijn 15 kan de gemeente zich ook vinden in de verhoging van de frequentie van tramlijn 15 van vier naar vijf ritten per uur.</p>	HTM dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee
Pijnacker-Nootdorp	RET Bus	Verwacht inzake het voorstel voor de nieuwe buslijn 175 (Delft – Lansingerland – Rotterdam Alexander) dat de impact van deze wijziging beperkt blijft, omdat het		

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>merendeel van de inwoners met lijn 175 een directe verbinding gekregen heeft met Rotterdam Alexander en de E-lijn een goede verbinding met Rotterdam Noord. En dat daarnaast Berkel Wespolder en het noorden van Berkel en Rodenrijs nog steeds goed te bereiken via een overstap op buslijn 174.</p> <p>Kan zich vinden in dit wijzigingsvoorstel willen, maar wil well nog een aantal aandachtspunten meegeven bij de wijziging van buslijn 174 en de toevoeging van buslijn 175.</p> <p>1. Staat staan positief tegenover het voorstel om lijn 175 te laten rijden via de Floralaan en Van Buysenlaan, waar zich reeds haltes bevinden ter hoogte van de bocht in de Floralaan en ter hoogte van de Europalaan. Vindt dat deze route bijdraagt bij aan een goede ontsluiting van de zuidzijde van Pijnacker. Geeft aan dat in de vervoerplannen van de RET wordt aangegeven dat ze graag in overleg treden met Pijnacker-Nootdorp om de mogelijkheden van de overstap tussen bus en metro bij station Pijnacker-Zuid te verbeteren. Wil hierbij aangeven dat ze open staat om dit met elkaar te bespreken. Een vlotte en comfortabele overstap is belangrijk voor een nieuw netwerk.</p> <p>2. Pleit ervoor om meegenomen te worden in het proces voor een constructieve afstemming over de voorgestelde wijzigingen betreffende beide buslijnen. In het bijzonder over de dienstregelingen tussen lijn 174 en lijn 175 om overstappen zo soepel mogelijk te maken.</p> <p>3. Geeft aan dat de nieuwe buslijn 175 langs bedrijventerrein Ruyven aan de N470 rijdt, maar er niet stopt. Vindt dit een gemiste kans en ziet graag dat er een stop komt in of bij Ruyven, omdat hiermee een bedrijventerrein beter verbonden wordt met het zuiden van Pijnacker en Lansingerland, en ook metroreizigers ervan kunnen profiteren.</p>	<p>RET is verheugd deze haltes te kunnen gaan bedienen met buslijn 175 (wordt 172).</p> <p>RET neemt de wens voor een goede aansluiting mee in de uitwerking en treedt indien nodig met de gemeente in overleg.</p> <p>RET ziet op zich wel potentie in deze haltelocatie, mits dit gecombineerd wordt met doorstromingsmaatregelen om de rijtijd te verbeteren i.p.v. te verslechteren op deze route. Inpassing van deze halte is ingrijpend en dus niet haalbaar voor 2026. RET zal hierover wel verkennende gesprekken met de wegbeheerder, provincie Zuid-Holland, vermoedelijk, opstarten.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Pijnacker-Nootdorp	Algemeen	<p>Geeft MRDH in overweging om een format voor de vervoerplannen op te stellen en hierbij ook de vervoerders, de gemeenten en het reizigersplatform METROCOV te betrekken.</p> <p>Vindt dat op deze manier doelen, prestaties en voorstellen van de vervoerders inzichtelijker worden en dat een eenduidige rapportage de vervoerders daarbij ook de gelegenheid biedt om te leren van elkaars werkwijze, ervaringen en successen.</p>	<p>MRDH herkent deze reactie van vorig jaar.</p> <p>MRDH herhaalt, omdat het standpunt nog niet veranderd is, het antwoord van vorig jaar in de door de Bestuurscommissie vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2025</p> <p>“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”</p>	Nee
Pijnacker-Nootdorp	Algemeen	<p>Wenst de MRDH en de vervoerders veel succes bij de verdere uitwerking en implementatie van de vervoerplannen.</p>	<p>MRDH en de vervoerders nemen kennis van deze reactie.</p>	Nee
Ridderkerk	RET Bus	<p>Stelt voor om buslijn 142 (Rotterdam Zuidplein – Ridderkerk Bolnes) een andere route te geven.</p> <p>Het voorstel is om niet meer te rijden via Lombardijen en IJsselmonde maar via de Vaanweg en A15 rechtstreeks naar de Rijnsingel in Bolnes.</p> <p>Onderbouwing:</p> <p>Geeft aan dat buslijn 142 momenteel tussen Rotterdam Zuidplein via Lombardijen, IJsselmonde en Bolnes naar Slikkerveer rijdt en dat vanaf Slikkerveer de bus over gaat op lijn 140 naar Kralingse Zoom.</p> <p>Geeft aan buslijn 142 samen met lijn 144 dezelfde route rijdt waardoor er een kwartierdienst ontstaat op het traject Rotterdam Zuidplein, Lombardijen, IJsselmonde, Bolnes en Slikkerveer. En dat blijkt dat niet alleen passagiers voor Ridderkerk deze bus nemen, maar ook veel mensen voor Lombardijen en IJsselmonde. En dat hierdoor passagiers voor Ridderkerk soms te maken hebben met volle bussen.</p> <p>De andere route heeft voordelen voor zowel passagiers uit de wijken Bolnes en Slikkerveer als de RET. De snelle route is 10 minuten korter wat ruimte in de dienstregeling uren oplevert voor de RET. Passagiers voor Bolnes en Slikkerveer hebben zo een snelle verbinding. (Reizigers uit Ridderkerk centrum, 't Zand en Drievliet hebben nu ook de mogelijkheid op</p>	<p>Een sneldienst Slikkerveer/Bolnes – Zuidplein zou inderdaad voor een deel van de ritten op de ze reisrelatie tot reistijdwinst rijden. Echter, de veel gebruikte verbinding met Keizerswaard en Lombardijen wordt minder frequent en dus minder aantrekkelijk.</p> <p>RET heeft in het verleden aan dergelijke voorstellen gerekend, maar per saldo leverde dit geen voordelen op. Bijkomend knelpunt is dat de A15 filegevoelig is in die richting en op de momenten met de hoogste vervoervraag.</p> <p>In het kader van Plan Nieuw Busnet blijft RET graag met de gemeente ideeën uitwisselen over structurelere ingrepen in het busnet voor Ridderkerk.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>een snelle verbinding met het Zuidplein met lijn 146.) Reizigers voor IJsselmonde en Lombardijen kunnen altijd nog met lijn 144 reizen.</p> <p>Geeft aan dat voor de wijken IJsselmonde en Lombardijen genoeg alternatieven zijn zoals de RET lijnen 70 en 76 alsmede Qbuzz lijn 92.</p>		
Rijswijk	Algemeen / HTM	<p>Verkenning OV en 30 km/u – ambtelijke reactie 5 maart.</p> <p>Heeft (ambtelijk) bezwaren omdat er in die versie van het vervoerplan van HTM al te veel inhoud en detail (zoals resultaten) stond die nog niet eens op dat niveau gedeeld is met de eigen organisatie.</p>	<p>HTM meent dat met de huidige teksten in het ontwerp-vervoerplan dat op 12 maart is vrijgegeven de bezwaren van de gemeente zijn weggenomen.</p> <p>Pagina 9: “Om de impact van deze ontwikkeling op het openbaar vervoer te onderzoeken hebben MRDH, een aantal gemeenten in het vervoergebied, EBS en HTM een verkenningstraject gestart. Hierbij is gezamenlijk het effect van het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u inzichtelijk gemaakt en zijn mogelijk mitigerende maatregelen beoordeeld op onder andere verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Na deze verkenning wordt er nu gezamenlijk verder gewerkt aan het opstellen van concrete samenwerkingsafspraken”</p>	Nee
Rijswijk	HTM Rail	<p>Is blij dat tramlijn 1 vaker gaat rijden op zaterdagmiddag en dat tramlijn 15 vaker gaat rijden in het weekend.</p> <p>Vindt dat een goede ontwikkeling voor OV in Rijswijk.</p>	HTM dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee
Rijswijk	HTM Rail	<p>Stelt de introductie midjaardienst bij Rail (periode mei tot start zomerdienst) op prijs waarbij aangegeven wordt de frequentie van tram 1 op de zaterdagavond met 1 rit te verhogen.</p>	HTM dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee
Rijswijk	EBS-HGL /HTM	<p>Geeft aan dat op buslijn 30 (Zoetermeer – Rijswijk – Naaldwijk) wordt aangegeven dat mogelijk in 2025 een gelede bus ingezet kan worden op deze lijn.</p> <p>En dat pas als tramlijn 19 buslijn 69 gaat vervangen er meer groot materieel vrij om in te zetten op lijn 30.</p> <p>Vraagt of er enig zicht is op wanneer het ongeveer bekend zou moeten zijn dat tramlijn 19 buslijn 69 gaat</p>	<p>De huidige planning gaat er van uit dat de tramlijn 19 na de zomervakantie van 2026 zal starten met de exploitatie.</p> <p>Via de gebruikelijke kanalen, maar ook in de Bestuurscommissie waarin de wethouder van Rijswijk zit, zal Rijswijk hiervan op de hoogte worden gehouden, waarbij dan ook uitspraken over buslijn 69 gedaan kunnen worden.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		vervangen. En hoe dat met Rijswijk wordt gecommuniceerd?		
Rijswijk	EBS-HGL	<p>Constateert dat de eerder geplande maatregelen op lijn 53 (Delft – 't Haantje – Rijswijk) worden doorgeschoven naar een volgend vervoerplan, omdat dat de plannen voor de bouw van +/- 1750 woningen in deelgebieden Pasgeld-West en Pasgeld-Oost oorspronkelijk in 2025 opgeleverd zouden worden inmiddels verschoven zijn naar het najaar van 2026.</p> <p>Kan zich vinden in deze beslissing van EBS. Stelt het op prijs dat de huidige vraag op lijn 53 goed gemonitord zal blijven zodat indien nodig, het aanbod daar al eerder op aangepast kan worden.</p>	EBS neemt kennis van deze reactie en dankt de gemeente voor het getoonde begrip.	Nee
Rotterdam	RET Rail	Vindt de definitieve opheffing van de spitsritten op de lijnen A en D jammer, maar heeft begrip voor de keuze die RET gemaakt heeft, mede gelet op de noodzaak om de beschikbare middelen zo doelmatig mogelijk in te zetten.	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie en danken de gemeente voor het getoonde begrip.	Nee
Rotterdam	RET Rail	Verzoekt om de voorgenomen spitsritten op metrolijn E naar/van Pijnacker Zuid ook daadwerkelijk te rijden, gelet op de drukte op deze metrolijn.	<p>Deze spitsritten staan vermeld op pagina 28 van het ontwerp-vervoerplan 2026 en ook al op pagina 31 van het ontwerp-vervoerplan 2025.</p> <p>RET en MRDH delen uw verzoek. De reden dat nog niet gestart kon worden met deze spitsritten was het persoonsstekort bij metro. Hierin is echter een positieve ontwikkeling te zien, waardoor RET aan het bekijken is of na de zomervakantie van 2025 gestart kan worden met deze spitsritten.</p> <p>Met deze spitsritten wordt de frequentie van de metro tussen Rotterdam en Pijnacker-Zuid 12x per uur (elke 5 minuten) in de spitsen.</p>	Nee
Rotterdam	RET Rail	Verzoekt om zo snel als redelijkerwijs mogelijk door te groeien naar een 5-minutenfrequentie op deze lijn (metrolijn E) gedurende de hele dag.	RET en MRDH werken hieraan in het zogeheten project 'Metronet', waarbij de gemeente in het Programma OV Ontwikkeling Regio Rotterdam (POORR) betrokken is.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Rotterdam	RET Rail	Kan zich vinden in uw voorstellen t.a.v. de tramlijnen 4 en 6 en gaat graag met u in overleg over de halte-aanpassingen die hiervoor nodig zijn.	RET en MRDH gaan binnen de bestaande overlegstructuren inzake Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) met u hierover in overleg.	Nee
Rotterdam	RET Rail	Juicht de aangekondigde frequentieverhogingen op de tramlijnen 1, 7 en 11 toe.	RET dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee
Rotterdam	RET Rail	Vraagt aandacht voor tramlijn 8: de ervaring is dat de frequentie van 6x/u in de praktijk vaak niet gereden wordt. Verzoekt dringend om de in het vervoerplan voorgenomen frequenties zoveel mogelijk gestand te doen.	Het klopt dat er op lijn 8 niet 6x per uur gereden werd omdat de dienstregeling was afgeschaald vanwege personeelstekorten. Hierover is de gemeente geïnformeerd middels een bestuursbericht van MRDH. MRDH attendeert de gemeente op het 11 maart 2025 verzonden Bestuursbericht, waarin opgenomen staat RET per 14 april 2025 de dienstregeling van tramlijn 8 weer opschaalt naar 6x per uur. Dit is dus inmiddels gebeurd.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Juicht de introductie van een nieuwe buslijn Rotterdam Alexander – Lansingerland – Delft v.v. toe. Dit omdat deze onderdeel uitmaakt van de OV-visie Rotterdam en o.a. een in potentie interessante relatie tussen Prins Alexander en de TU-wijk in Delft tot stand brengt. Verzoekt wel deze buslijn een ander lijnnummer te geven omdat er anders mogelijk verwarring gaat ontstaan met de al bestaande buslijn 175 Nesselande – Gouda. Gaat graag met RET in overleg over de mogelijkheid om een bushalte aan te leggen op de Hoofdweg ter hoogte van de kruising met de Koningslaan.	RET dankt de gemeente voor haar positieve reactie over de introductie van de voorgestelde nieuwe buslijn. De nieuwe sneldienst Rotterdam Alexander – Lansingerland – Delft v.v. zal onder lijnnummer 172 gaan rijden. Zoals ook al in het vervoerplan aangegeven staat, gaat RET graag met de gemeente in overleg over een extra bushalte, 1 per richting, ter hoogte van de Koningslaan.	Ja, lijnnummer wordt aangepast.
Rotterdam	RET Bus	Geeft aan dat de lagere frequentie voor buslijn 174 vanzelfsprekend een achteruitgang is voor de bereikbaarheid van Schiebroek en Hillegersberg. Verzoekt om na te gaan of buslijn 174 in de spits wel 2x per uur kan rijden.	RET ziet momenteel geen ruimte voor extra ritten op lijn 174 zonder dat dit ten koste gaat van het voorstel voor lijn 175 (wordt 172) of van de frequentie op andere lijnen.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET om ervoor te zorgen dat buslijn 174 en tramlijn 6 een goede aansluiting op elkaar krijgen,	RET heeft het vervoerplanvoorstel voor lijn 174 inmiddels aangepast en stelt voor om met deze lijn zowel metrostation Melanchthonweg (alwaar de bus zal keren) als Station Noord aan	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		zodat er een verbinding blijft bestaan tussen Schiebroek en het Kleiwegkwartier/station Noord.	te doen. Hiermee blijven het Kleiwegkwartier en Station Noord rechtstreeks bediend.	
Rotterdam	RET Bus		<p>In veel straten is met de invoering van GOW30 het mogelijk gebleken – al dan niet met mitigerende maatregelen – de doorstroming van het OV op peil te houden. Dat is het gevolg van actieve afstemming tussen de gemeente, RET en MRDH. Dit lukte helaas niet op alle plekken.</p> <p>Zoals met Rotterdam besproken, is er dus in een aantal gevallen geen andere mogelijkheid overgebleven dan het verlagen van het OV-aanbod, om hogere exploitatielasten als gevolg van GOW30 op te vangen.</p> <p>RET heeft hierbij de volgende uitgangspunten gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De dienstregelingskilometers worden verminderd binnen de gemeente Rotterdam -Het schrappen van ritten mag niet leiden tot capaciteitsknelpunten. -Het OV-aanbod wordt verminderd op minder drukke lijnen/ritten. -Het verminderen van het OV-aanbod gebeurt bij voorkeur daar waar RET nu ook al afgeschaald rijdt. Dus op die lijnen/momenten schaaft RET niet meer op naar het niveau, zoals vermeld in vervoerplan 2026. <p>Deze uitgangspunten hebben geleid tot de volgende voorgestelde aanpassingen, die vooraf afgestemd zijn met de gemeente Rotterdam:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Lijn 38 blijft in de spitsuren in Crooswijk 2x/u rijden i.p.v. 3x/u. -Lijn 42 blijft in de ochtendspits 5x/u en in de middagspits 4x/u rijden i.p.v. resp. 6x/u en 5x/u. -Lijnen 61 en 62 blijven in de daluren 2x/u rijden i.p.v. 3x/u. -Lijn 66 blijft in de middagspits 6x/u rijden i.p.v. 8x/u. -Lijn 71 gaat i.t.t. het voorstel in Vervoerplan 2026 niet in de spitsuren rijden. Lijn 72 rijdt wel in de spitsuren. -Lijn 76 blijft in de daluren 4x/u rijden i.p.v. 5x/u. -Lijn 83 opheffen tussen 18 en 20u (lijn 183 rijdt dan 2x/u). 	Ja
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET om na te gaan of buslijn 38 ook op zondag weer naar Crooswijk kan gaan rijden, met name om de begraafplaats goed bereikbaar te maken op die dag.	RET ziet hier geen ruimte voor.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>Dit is één van de zwakkere lijndelen in het netwerk, waar de doorstroming bovendien verder verslechtert door, straks, het vernieuwde Hofplein.</p> <p>Het vernieuwde Hofplein is ook de reden dat RET, zie hier direct boven, een afschaling in het kader van GOW30 op deze lijn voorstelt; uitbreiding is dan niet logisch.</p>	
Rotterdam	RET Bus	Stemt in met de routewijziging van de buslijnen 71 en 72 en gaan graag met RET in overleg over de aanleg van de benodigde bushaltes.	RET dankt de gemeente voor haar instemming en gaat graag met de gemeente in overleg over de aanleg van de benodigde bushaltes.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Gaat graag met RET, het Havenbedrijf Rotterdam en de relevante bedrijven in overleg met als doel dat de kop van de Sluisjesdijkpier (de haltes Willem Egmondstraat en Van Kamphofstraat) blijvend met een bus bediend wordt.	<p>Buslijn 72 rijdt sinds 5 mei naar de kop van de Sluisjesdijk. Dit is een pilot, bekostigd door Den Hartog, Havenbedrijf en gemeente Rotterdam naar aanleiding van gesprekken hierover in het kader van Vervoerplan 2025.</p> <p>Deze partijen zijn in overleg om te komen tot afspraken over de duur en de monitoring van de pilot. De intentie is om deze pilot tenminste een jaar te laten draaien en dus ook in de eerste helft van 2026 nog voort te zetten.</p>	PM
Rotterdam	RET Bus	Dring er bij RET op aan om de bediening van buslijn 69 in het dorp Pernis zoveel mogelijk te handhaven en wil daar graag snel met RET en de wijkraad Pernis over in overleg treden.	<p>RET is met de gemeente Rotterdam in overleg over deze kwestie.</p> <p>RET acht bediening van (een deel van) het dorp alleen mogelijk als de infrastructuur in overeenstemming wordt gebracht met de normen ten aanzien van busroutes. Momenteel zijn daarvoor geen concrete plannen.</p> <p>Vooralsnog houdt RET daarom dus vast aan de route 'buitenom', die in Pernis alleen het metrostation aandoet.</p> <p>Indien er vóór de uitwerking van de dienstregeling (P.M. deadline) een concreet plan met haalbare uitvoering vóór januari 2026 ligt om (een deel van) de oude route geschikt te maken voor busverkeer, dan kan RET de route door het dorp nog in de dienstregeling opnemen.</p>	Nee vooralsnog
Rotterdam	RET Bus	Staat 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 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van start is gegaan op de Oude Lijn.	RET dankt u voor uw positieve reactie en treedt graag met de gemeente in overleg over de benodigde aanleg van nieuwe bushaltes op de verschillende locaties en de planning die met beide samenhangt.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		Verzoekt RET wel om met de gemeente in overleg te treden over de benodigde aanleg van nieuwe bushaltes op de verschillende locaties en de planning die met beide samenhangt.		
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET om na te gaan of de eerste rit van buslijn 77 op zaterdag al om 8.30 uur van start kan gaan, omdat er vanuit Vreewijk behoefte is om al om 9.00 uur op de Afrikaandermarkt te zijn.	RET zal gehoor geven aan dit verzoek en voegt deze rit toe.	Ja
Rotterdam	RET Bus	Ondersteunt van harte het voornemen van RET om komend najaar weer van start te gaan met de BOB-bus.	RET neemt kennis van deze positieve reactie.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Gaat graag met RET in overleg over de OV-bediening van het Merwe-Vierhavens als daar vanaf 2027 de eerste woningen opgeleverd worden.	RET gaat hierover met de gemeente in gesprek. Ook opties anders dan regulier OV kunnen dan op tafel komen, zoals starten met gemeentelijk maatwerkvervoer o.b.v. de beleidslijn Mmmove!, die nog loopt tot zeker 2028, vraagafhankelijk of autonoom vervoer i.h.k.v. Onion.	
Rotterdam	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie)	Komt graag binnenkort met RET tot conclusies over een OV-maatwerkverbinding tussen station Blaak en Nieuw Kralingen op weekdagen in de spits.	RET ziet het voorstel van de gemeente tegemoet en treedt dan graag weer met de gemeente in overleg.	Nee
Rotterdam	EBS-VPR	Heeft kennisgenomen van het vervoerplan en stemt ermee in.	EBS dankt de gemeente voor haar instemming met het vervoerplan.	Nee
Rotterdam	EBS-HGL	Heeft kennisgenomen van het vervoerplan en stemt ermee in.	EBS dankt de gemeente voor haar instemming met het vervoerplan.	Nee
Rotterdam	Algemeen	Verzoekt MRDH/RET om met ons in kaart te brengen welke haltes op Rotterdams grondgebied bij geplande omleidingssituaties niet aan de toegankelijkheidseisen voldoen en welke maatregelen genomen kunnen worden om tegen redelijke kosten toch zoveel mogelijk toegankelijkheid te realiseren bij deze haltes.	Het maken van een blauwdruk van wenselijke, veel gebruikte/cruciale omleidingsroutes achten RET en MRDH zinvol. Naast de toegankelijkheid van haltes is het ook van belang dat de infrastructuur op die omleidingsroutes busgeschikt is. RET en MRDH willen dit aan het onderzoek toevoegen.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>Dat de gemeente schrijft “tegen redelijke kosten” wordt ondersteund, begrepen en zal ook altijd een rol spelen bij het afwegen van de investeringen.</p> <p>Qua planning adviseren RET en MRDH nog even te wachten met dit onderzoek tot de inhoud van Plan Nieuw Busnet vastgesteld is en tot bekend is wat er met de aangekondigde bezuiniging op de BDU gaat gebeuren.</p>	
Rotterdam	Algemeen	<p>Geeft aan dat op tramlijn 8 meer overlast wordt ervaren, o.a. door schooljeugd en zwartrijders, waarbij er mogelijk een verband is met de verminderde aanwezigheid van tramconducteurs.</p> <p>Verzoekt RET te bezien of er meer handhaving op tramlijn 8 ingezet kan worden.</p>	<p>RET heeft data van het laatste half jaar geanalyseerd en geconcludeerd dat er in de cijfers voor lijn 8 geen afwijkingen te zien zijn ten opzichte van de andere lijnen, met of zonder conducteur.</p> <p>RET zet gericht controleurs in op locaties die tramlijn 8 aandoet, met name op Eendrachtsplein en Melanchthonweg. Op deze locaties is relatief veel overlast.</p> <p>Daarnaast houdt de centrale verkeersleiding extra toezicht op deze locaties. Wanneer er overtredingen worden geconstateerd, worden er, indien mogelijk, BOA's gestuurd naar de betreffende locaties.</p> <p>Gezien bovenstaande analyse ziet RET geen aanleiding om dit verzoek van de gemeente in te willigen.</p>	Nee
Rotterdam	Algemeen	<p>Verzoekt MRDH en RET zich ervoor te beijveren in de landelijke afstemgroepen dat het dubbele opstaptarief dat geldt bij een overstap van bus/tram/metro op trein en omgekeerd wordt afgeschaft. Dan wordt de trein een aantrekkelijker vervoermiddel om ook binnen de stad en stedelijke regio te gebruiken, een behoefte die o.a. rond station Lombardijen wordt gevoeld.</p>	<p>Voor bus/tram/metro geldt in het gehele land hetzelfde basistarief €1,12 + een bedrag per gereisde kilometer, €0,171 (2025) bij de RET). Bij een overstap tussen bus/tram/metro is landelijk de afspraak dat dit basistarief niet opnieuw betaald hoeft te worden.</p> <p>NS heeft echter een tariefstelsel met een minimumtarief van €2,80 (voor 1-8 km)+ een variabele prijs per kilometer vanaf 8 kilometer reizen, de prijs per kilometer zakt naarmate de reis langer is. Bij NS betaalt een reiziger dus altijd minimaal 8 km, feitelijk heeft NS dus geen opstaptarief. Daarnaast stelt het Rijk de tarieven voor de trein vast, niet de MRDH.</p> <p>MRDH begrijpt de wens om het basistarief (€1,12) te laten vervallen als men vanuit de trein overstapt op bus/tram/metro en vice versa wel, maar er ontstaat dan wel een financieel gat, wat naar verwachting niet door het Rijk of NS opgevuld gaat worden.</p>	Nee
Schiedam	Algemeen	<p>Stelt vast dat het OV toekomst heeft, maar dat, door de dreigende korting op de BDU en krapte op de</p>	<p>MRDH is dit met de gemeente eens. Daarnaast werken de vervoerders hard aan het arbeidsmarktprobleem zodat dit steeds minder van invloed is op het OV aanbod en de kwaliteit ervan.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		arbeidsmarkt, de uitdaging om de bestaande kwaliteit van dienstverlening vast te houden erg groot is.		
Schiedam	Algemeen	<p>Slaagt er al tijden onvoldoende in om de negatieve ontwikkeling van verkeersveiligheid te stoppen. Staat net als veel andere gemeenten dan ook voor de opgave om de verkeersveiligheid te verbeteren.</p> <p>Een van de maatregelen die bewezen effectief en uitvoerbaar is, is een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u op de gebiedsontsluitingswegen.</p> <p>Erkent dat dat deze maatregel een fors effect kan hebben op de exploitatiekosten van OV in het algemeen. Maar geeft aan dat tegelijk vervoerders ook baat kunnen hebben bij een betere verkeersveiligheid, doordat de beschikbaarheid van infrastructuur toeneemt en doordat OV-voertuigen minder vaak zelf betrokken raken bij ernstige ongevallen.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente al met de vervoerders in gesprek is over de mogelijkheden om een stijging van exploitatiekosten zoveel als mogelijk te voorkomen.</p> <p>Geeft niettemin aan dat ze het initiatief van MRDH ondersteunt om in samenwerking met de gemeenten te komen tot een aanpak rond 50/30 km/u.</p>	<p>Verkeersveiligheid is voor vervoerders en MRDH ook een belangrijk thema.</p> <p>MRDH dankt de gemeente dat het initiatief gesteund wordt om tot een aanpak rond 50/30 km/u te komen.</p> <p>De inzet van de gemeente is erg belangrijk om het OV in haar eigen gemeente aantrekkelijk te houden en de gemeente bereikbaar te houden en om direct ook werk te maken van verkeersveiligheid en een betere inrichting van de openbare ruimte</p>	Nee
Schiedam	EBS-HGL	Stelt tevreden vast dat de dienstverlening op lijn 456 met de frequentieverhoging per 2025 goed functioneert en voldoende capaciteit biedt. De situatie met betrekking tot rituitval is aanmerkelijk verbeterd.	EBS en MRDH sluiten zich aan bij uw constatering.	Nee
Schiedam	EBS-VPR	Stelt met genoegen vast dat de nieuwe lijnen 102 en 105 tussen Voorne Putten en Schiedam via de A24 direct vanaf het begin een succes zijn en daarmee een belangrijke toevoeging aan het OV netwerk in de MRDH. Merkt dit ook aan de toegenomen drukte bij de bestaande R-nethalte op station Schiedam Centrum. Kan daarom ook instemmen met de voorgestelde verhoging van de spitsfrequentie van lijn 102.	<p>EBS en MRDH zijn ook blij met het functioneren van de nieuwe buslijnen door de nieuwe tunnel.</p> <p>EBS en MRDH danken u voor uw positieve reactie op de voorgestelde verhoging van de spitsfrequentie van buslijn 102</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Schiedam	EBS-VPR	Constateert dat er onder reizigers een sterke wens leeft om de bedieningstijden van de lijnen 102/105 uit te breiden richting avonden en weekenden, maar dat door de begrenzing van het aantal dienstregelingskilometers en de tolheffing op de A24 geen ruimte is om daar nu gehoor aan te geven. Geeft in overweging te onderzoeken op welke manier uitbreiding van de bedieningstijden van lijn 102 en/of 105 op zo kort mogelijke termijn wél kan worden gefaciliteerd.	MRDH en EBS hebben bij de review van de concessie een nieuw basisniveau aan dienstregelingskilometers dat EBS minimaal moet rijden afgesproken en vastgesteld in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit. Uitgangspunt bij de Vervoerplannen 2026 is een gelijkblijvend productieniveau als in 2025. Dat wil zeggen hetzelfde aantal dienstregelingskilometers als in 2025, Alleen bij een (dreigend) capaciteitstekort moet het aantal kilometers volgens de Reviewafspraken door EBS worden uitgebreid. Aangezien er op dit moment geen sprake is van een dreigend capaciteitstekort, zouden uitbreidingen op de lijnen 102 en 105 elders in het netwerk gecompenseerd moeten worden, waar in vervoerplan 2026 geen ruimte voor is. Daarnaast betekent elke uitbreiding op één van deze lijnen ook een uitbreiding van de tolkosten, waar op dit moment geen financiële dekking voor is.	
Schiedam	RET Bus / Gemeentelijk Maatwerkvervoer (buiten concessie)	Heeft zorgen over de toekomst van het busvervoer in Schiedam, hoewel er in de dienstverlening bij RET-bus geen wijzigingen zijn voorzien. Geeft aan dat voorgesteld wordt om lijn 52 in 2026 te continueren als maatwerkoplossing, maar dat hier nog geen structurele afspraken over zijn gemaakt.	Als service voor de gemeenten heeft RET een frequentietabel opgenomen van het bestaande maatwerkvervoer buiten concessie. Dit betreft echter geen voorstel, want RET voert in opdracht van de gemeente en met geld van de gemeente dit maatwerkvervoer uit. Als de gemeente dit maatwerkvervoer in 2026 wenst te continueren, dient ze daar zelf afspraken over te maken met RET. Voor dit maatwerkvervoer kan de gemeente vervolgens maximaal 50% subsidie aanvragen bij MRDH.	Nee
Schiedam	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie) / RET Bus	Constateert bovendien in relatie tot het hierboven genoemde maatwerkvervoer onder nummer 52, dat er tijdens de werkdagavonden structureel sprake is van meer dan de in de Kadernota OV opgenomen ondergrens van 8 reizigers per uur per richting. Geeft aan dat daarmee overwogen kan worden om lijn 52 op werkdagavonden op te nemen in de reguliere vervoerplannen. Stelt daarom voor om, vooruitlopend op de uitkomsten van de nu lopende verkenning naar Mobiliteit & OV-Bereikbaarheid Schiedam-Noord, te bepalen of een	RET zal de drukte op deze lijn monitoren. Voor opnemen van lijn 52 of avondbediening op lijn 53 in de huidige concessie ziet RET binnen de huidige dienstregelingskilometers geen ruimte. Dit zou alleen uitlegbaar zijn als dit ten koste zou gaan van inzet op andere buslijnen in Schiedam, wat RET gezien de al lage frequenties onwenselijk acht.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>avondbediening van lijn 53 aansluitend op tramlijn 1 binnen de reguliere concessie haalbaar is als alternatief voor het continueren van maatwerkoplossing Lijn 52.</p> <p>Is bereid om mee te denken over wat hiervoor nodig is.</p>		
Schiedam	RET	<p>Geeft aan dat de introductie van de nieuwe lijnnummering op het tramnetwerk ook in Schiedam goed is verlopen.</p> <p>Is verheugd om te constateren dat er ruimte is om de frequenties van zowel lijn 1 als lijn 11 overdag op te voeren van 3 naar 4 keer per uur. Stemt dan ook in met dit voorstel.</p>	RET dankt de gemeenten voor deze positieve reactie om de frequenties van zowel lijn 1 als lijn 11 overdag op te voeren van 3 naar 4 keer per uur.	Nee
Schiedam	RET	<p>Vindt het goed en verstandig dat de RET het strandseizoen met extra ritten van metro B naar Hoek van Holland Strand standaard direct in mei laat beginnen en niet meer wacht tot Hemelvaartdag.</p> <p>Mist nog wel een plan om, naast de extra strandritten, echte topdrukke op warme stranddagen op te vangen met versterkingsritten.</p> <p>Vraagt zich af of de nu geplande capaciteit op de topdrukke stranddagen voldoende is om de reizigersvraag op te vangen. En vraagt zich af of de optie van versterkingsritten op de drukste stranddagen beschikbaar blijft.</p>	Op dagen waarop meer reizigers verwacht worden dan RET met de reguliere inzet aan kan (de ervaring leert dat dit boven de 27 graden is), zal RET, onder voorbehoud van beschikbaarheid van materieel en personeel, extra metro's inzetten. Deze rijden tussen de reguliere ritten op momenten waarop het echt nodig is.	Ja, dit zal tekstueel aan het vervoerplan toegevoegd worden.
Schiedam	RET	<p>Geeft aan dat beschikbaarheid van een betaalbare en toegankelijke vervoervoorziening op vrijdag- en zaterdagavond zorgt mede voor een levendige economie in de steden en bijdraagt aan het verminderen van uitgaansgerelateerde verkeersonveiligheid. Is daarom ook blij om te lezen dat de nachtbus na de zomer van 2025 zal gaan terugkeren in de Rotterdamse regio.</p> <p>Ziet tegelijkertijd ook het belang van de weekendmetro voor de regionale bereikbaarheid. Verzoekt daarom MRDH ook, conform de eerdere afspraken, op zo kort mogelijke termijn met een plan te komen voor</p>	<p>RET en MRDH zijn ook verheugd dat het er op lijkt dat de nachtbus na de zomer van 2025 weer terug kan keren.</p> <p>MRDH herkent niet dat er afspraken gemaakt zijn over een structurele regionale financiering van de weekendmetro. In de BCVa van 28 september 2018 is besloten om eind januari 2019 in verband met de vervoerplanprocedure 2020 met de</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		structurele regionale financiering van de weekendmetro, inbedding in de vervoerplannen en hierbij oog te hebben voor een goede afstemming in de dienstverlening tussen nachtbus en weekendmetro.	<p>weekendmetrogemeenten en RET inzicht te verkrijgen over de al dan niet structurele inbedding van de weekendmetro in het OV-voorzieningsniveau. MRDH faciliteerde dit proces.</p> <p>In diezelfde BCVa is toen afgesproken dat de weekendmetro voor de MRDH kostenneutraal moet zijn. Hierbij was een verhoging van de kostendekkingsgraad de inzet om de gemeentelijke bijdragen te verlagen. Hiervoor zijn verschillende oplossingsrichtingen uitgewerkt maar dit heeft uiteindelijk niet geleid tot besluiten over een structurele regionale financiering van de weekendmetro.</p> <p>MRDH beschouwt de weekendmetro daarom nog altijd als een plusproduct. De MRDH faciliteert wel de afstemming en de uitwisseling van financiële middelen tussen de gemeenten en RET.</p>	
Vlaardingen	Algemeen	Geeft aan dat zowel het behoud van een goed bereikbaar openbaar vervoersysteem als het tijdig kunnen opschalen van het aanbod centraal staat in haar inzet voor de mobiliteit van de toekomst.	MRDH neemt kennis van deze reactie.	Nee
Vlaardingen	Algemeen	<p>Benadrukt, ten aanzien van de invoering van 30 km/u op een aantal OV-routes binnen gemeenten, het belang van tijdige afstemming over de eventuele gevolgen hiervan voor de dienstregeling en het vervoersaanbod.</p> <p>Vindt het van groot belang dat deze ontwikkeling niet leidt tot rituitval of tot verminderde bereikbaarheid. Is bereid om binnen het regionale proces constructief bij te dragen aan passende oplossingen.</p>	<p>MRDH deelt deze inzet waar dat mogelijk is</p> <p>Het GOW30-beleid bij gemeenten is een belangrijke discussie met meerdere belangen.</p> <p>MRDH heeft ervaring dat invoering van GOW30 kan leiden tot vertraging van het OV. Daarom is het toepassen van mitigerende maatregelen zo belangrijk, zodat het OV voor onze reizigers zo goed mogelijk blijft.</p> <p>Hiervoor werken MRDH en de vervoerder met de gemeenten samen om zo passend mogelijke maatregelen te treffen. Als er geen mitigerende maatregelen worden getroffen, is er niet zomaar geld beschikbaar bij MRDH om deze effecten te compenseren. Het doel is daarom mitigerende maatregelen te bedenken, waardoor er geen sprake zal zijn van hogere exploitatiekosten voor de OV-bedrijven, waardoor een mogelijke vermindering van het aantal ritten voorkomen kan worden, terwijl de invoering van 30km/uur wel doorgang kan vinden.</p>	Nee
Vlaardingen	RET Bus	Ondersteunt de gefaseerde herintroductie van de nachtbusen.	RET neemt kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Vlaardingen	RET Bus	Volgt de ontwikkeling van het Plan Nieuw Busnet van RET met belangstelling. Begrijpt dan ook dat omvangrijke wijzigingen nu worden uitgesteld in afwachting van dit plan. Geeft aan dat het voor de gemeente van belang is dat in het nieuwe busnetwerk goed wordt gekeken hoe de plannen zich verhouden tot de ontwikkelwensen van de gemeente in de Rivierzone en de Binnenstad.	MRDH en RET nemen in het Plan Nieuw Busnet uw input, betreffende kansen, bedreigingen en gevoeligheden mee in de ambtelijke sessies. Gestreefd wordt naar een goed busnetwerk dat aansluit op de behoeften van de regio en die van de gemeenten. Daarom vinden MRDH en de RET gemeentelijke inzichten belangrijk en worden die meegenomen in het intensieve proces.	Nee
Vlaardingen	RET Metro	Hecht waarde aan de doorontwikkeling van de weekendmetro. Blijft graag in gesprek om de mogelijkheid open te houden deze dienst op termijn door te trekken naar Vlaardingen.	Uitbreiding van de weekendmetro langs Vlaardingen naar Hoek van Holland is nog niet mogelijk. Pas nadat alle geluidsproductieplafond (GPP-) verhogende maatregelen zijn genomen is er op basis van deze GPP's ruimte om uit te breiden. Echter als de GPP- maatregelen genomen zijn, is het belangrijk dat MRDH en RET een expliciete afweging maken waar die (geluids)ruimte voor gebruikt gaat worden. Is dat deels voor de weekendmetro of is dat volledig nodig voor een hogere frequentie overdag? Momenteel is daar nog geen uitsluitsel over te geven. Het project voor geluidsproductieplafond verhogende maatregelen wordt op dit moment voorbereid. Over financiering ervan zijn afspraken gemaakt in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van december 2024.	Nee
Vlaardingen	RET Metro	Begrijpt dat er op dit moment geen aanleiding is om de spitsritten van metrolijn A richting Vlaardingen te herintroduceren. Acht het wel tegelijk van belang dat deze optie beschikbaar blijft zodra de reizigersvraag daar aanleiding toe geeft.	RET blijft de reizigersontwikkeling monitoren net zoals RET dit doet op alle metrolijnen. In deze concessie, maar ook in de andere concessies zijn verschuivingen in aanbod door een veranderende vraag altijd mogelijk. Ook staat in de concessies dat MRDH extra openbaar vervoer (extra dienstregelingskilometers) als Meerwerk bij een OV-bedrijf kan inkopen.	Nee
Vlaardingen	RET Tram en algemeen	Constaateert dat het vervoerplan van de RET voor Vlaardingen geen wijzigingen bevat die nadelig zijn voor de bereikbaarheid binnen de gemeente. En dat voor tramlijn 1 zelfs een positieve aanpassing wordt voorgesteld, namelijk een verhoging van de	RET dankt de gemeente voor de positieve reactie op het voorstel om de frequentie van tramlijn 1 te verhogen.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>frequentie in de ochtendspits en daluren. Waardeert deze verbetering, omdat het goed aansluit bij de uitgangspunten van het Plan Toekomstvast Tramnet.</p>		
Vlaardingen	EBS VPR	<p>Heeft geconstateerd dat de buslijnen 102 (Rockanje – Brielle – Schiedam) en 105 (Spijkenisse – Rozenburg - Schiedam) van EBS gebruik maken van de nieuwe Blankenburgverbinding (A24) en dat deze verbinding kansen biedt voor een betere ontsluiting van Vlaardingen.</p> <p>Blijft dan ook graag met MRDH en EBS in gesprek over de ontwikkeling van deze lijnen en de mogelijkheden om in de toekomst een koppeling met Vlaardingen te realiseren.</p>	<p>MRDH en EBS willen graag met u en andere belanghebbende gemeenten in gesprek gaan over een verdere optimalisering van deze verbinding en OV-kansen rond de Blankenburgverbinding. MRDH zal met EBS het initiatief nemen voor het organiseren van dit overleg.</p>	
Voorne aan Zee	Algemeen	<p>Geeft aan dat ze in grote lijnen positief is over de voorstellen in de vervoerplannen 2026.</p>	<p>MRDH, EBS en RET danken de gemeente voor deze positieve reactie</p>	Nee
Voorne aan Zee	EBS-VPR	<p>Geeft aan dat buslijn 102 vanaf Rockanje via Brielle naar Schiedam zeer succesvol is gebleken en dat deze buslijn in grote mate wordt gebruikt en gewaardeerd door inwoners. Vindt een verhoging van de spitsfrequentie op werkdagen daarmee gewenst.</p>	<p>EBS dankt de gemeente voor de positieve reactie op de voorgestelde frequentieverhoging.</p>	Nee
Voorne aan Zee	EBS-VPR	<p>Ziet graag een nieuwe busverbinding vanuit Hellevoetsluis, via Zwartewaal en langs de Blankenburgverbinding richting Schiedam zelfs wanneer dit alleen met lage frequentie of enkel in de spitsperiode mogelijk is. Geeft aan dat het een optie zou kunnen zijn om de frequentie van lijn 404 te verlagen, waarmee deze nieuwe verbinding binnen de huidige dienstregelingskilometers gerealiseerd kan worden.</p> <p>Motiveert dat met het succes van de verbinding vanuit Brielle die dit jaar in dienst is gekomen, het aannemelijk is dat ook vanuit Hellevoetsluis een snellere verbinding potentie heeft om voldoende reizigers te trekken en reistijdwinst te behalen is. En dat deze nieuwe busverbinding bij draagt aan de</p>	<p>EBS biedt geen buslijn Hellevoetsluis – Schiedam aan omdat dit wat EBS betreft niet reëel is.</p> <p>EBS ziet twee vervoerkundige opties voor deze verbinding:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 dienstregelingskilometers nodig voor het aanbieden van deze verbinding terwijl de meerwaarde beperkter is dan een verbinding vanuit Brielle of Rozenburg, waar nu voor gekozen is. 	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		robuustheid van het netwerk, want de verbinding zal vermoedelijk vooral reizigers aantrekken die overstappen op het RET metronetwerk, die nu naar Spijkenisse reizen.		
Voorne aan Zee	EBS-VPR	<p>Is van mening dat de aanpassingen in de dienstregeling rondom Hellevoetsluis, Oudenhorn en Zuidland, waarbij reizigers voortaan gebruik moeten maken van lijn 107, en de aanpassing van lijn 107 tot een reguliere buslijn, leiden tot een voldoende dekkend netwerk.</p> <p>Geeft aan dat dit voor reizigers naar Spijkenisse helaas wel betekent dat zij zullen moeten overstappen, maar dat de verandering van belbus naar reguliere dienstregeling wellicht een nieuwe groep reizigers zal aantrekken, waarmee de bezetting verbetert.</p>	EBS dankt de gemeente voor deze begripvolle reactie.	Nee
Voorne aan Zee	RET Bus	Geeft aan dat er in dit vervoerplan geen concrete wijzigingen in het vervoersaanbod van nachtelijk Busvervoer en dat ze het huidige aanbod ervan in de gemeente toereikend vindt.	MRDH en RET danken de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee
Wassenaar	Algemeen	Geeft aan dat vanuit Wassenaar met volle inzet is bijgedragen aan de lobby van de MRDH en andere belanghebbenden om de mogelijke bezuinigingen op de Brede Doeluitkering (BDU) te voorkomen, omdat het openbaar vervoer voor veel inwoners namelijk van groot belang is.	MRDH en de OV-bedrijven danken de gemeente voor de al gevoerde lobby en roepen de gemeente om ook richting Prinsjesdag deze lobby te continueren. Daarbij verwijst MRDH naar de brief van MRDH aan alle Colleges van B&W van de heer van Zanen half mei 2025.	Nee
Wassenaar	Algemeen	<p>Geeft aan dat Wassenaar een bijzondere ligging heeft tussen Den Haag aan de zuidrand en Leiden aan de noordrand, waardoor het een essentiële rol speelt in de ontsluiting van deze gebieden.</p> <p>Geeft aan dat deze gunstige ligging de verbinding met de Haagse en Leidse regio versterkt en de economische en sociale interacties tussen de omliggende steden en dorpen stimuleert.</p> <p>Geeft aan dat vanwege het ontbreken van andere OV-voorzieningen in Wassenaar de busverbindingen van cruciaal belang zijn.</p>	MRDH en EBS nemen kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		Geeft aan dat het faciliteren van goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer dan ook een van de aandachtspunten van Wassenaar binnen de MRDH is en blijft.		
Wassenaar	EBS-HGL	Geeft aan dat uit het door EBS voorgelegde ontwerp-vervoerplan blijkt dat EBS voornemens is geen wijzigingen aan te brengen in de huidige dienstregeling. Dat EBS met dezelfde frequentie zal blijven rijden op de lijnen tussen Den Haag en Leiden, ondanks de mogelijke BDU-bezuinigingen door het Rijk.	Omdat de tekst uit de brief van MRDH aan de Colleges van B&W (helaas) nog altijd actueel is, wordt de passage over de mogelijke BDU-bezuiniging herhaalt: “Ook de op de bezuiniging van het Rijk vanaf 2026 van 10% op de BDU is nog niet van tafel. Mede daarom gaat MRDH voor 2026 uit van hetzelfde aantal dienstregelingkilometers, een gelijkblijvend productieniveau als in 2025. Door uit te gaan van een gelijkblijvend productieniveau ten opzichte van 2025 wordt er dus niet op voorhand geanticipeerd dat de bezuiniging van het Rijk ook echt opgelegd wordt” Dit houdt in, dat als mocht blijken dat de bezuinigingen per 2026 toch doorgaan, dat nog door de Bestuurscommissie besloten moet worden of en hoe met veel minder financiële middelen omgegaan zal moeten worden.	Nee
Wassenaar	EBS-HGL	Kijkt positief naar het feit dat de buslijnen 43, 44 en 46 meer reizigers trekken ten opzichte van vorig jaar en hoopt dat deze stijgende lijn zich voortzet.	EBS en MRDH nemen kennis van deze reactie en zijn ook blij dat steeds meer reizigers van de genoemde buslijnen gebruik maken.	Nee
Westland	Algemeen	Deelt mee dat ze vanaf 16 april 2025 via haar social media en de gemeentelijke pagina in de lokale krant de inwoners geattendeerd heeft op de website van de MRDH om de ontwerp Vervoerplannen 2026 in te zien. Geeft aan dat ze op grond hiervan de afgelopen weken meerdere schriftelijke reacties ontvangen zijn en dat ook vanuit de raadswerkgroep MRDH en de raadscommissie Ruimte reacties ontvangen zijn. En dat deze reacties in de reactiebrief aan MRDH verwerkt zijn.	MRDH neemt kennis van deze reactie.	Nee
Westland	EBS-HGL	Is blij te zien dat de uitgebreide dienstregeling in 2025 heeft geleid tot een toename in het aantal instappers. Dit laat zien dat een verbetering van het aanbod het OV aantrekkelijker maakt, zodat mensen er meer gebruik van gaan maken, in lijn met onze gezamenlijke	EBS gaat graag met de gemeente in gesprek om het OV in de gemeente te versnellen. Versnellen kan leiden tot meer reizigers en minder kosten waarmee de frequentie weer verhoogd kan worden.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		ambitie. Heeft gezien dat de Westlandse lijnen goed bezet blijven wat het belang van deze lijnen onderstreept en pleit voor een verdere verhoging van de snelheid en/of frequentie van deze lijnen.		
Westland	EBS-HGL	Vraagt de frequentie van buslijn 455 tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande te verhogen. De frequentie tussen Naaldwijk en Delft ligt nu op 6 ritten per uur, terwijl de frequentie tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande 2 ritten per uur is. Geeft aan dat er een sterke behoefte is vanuit inwoners, bedrijven en fracties om de frequentie tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande te verhogen, eventueel tegen een reductie van de frequentie tussen Naaldwijk en Delft.	EBS ziet geen reden om mee te gaan in de wens vanuit de gemeente om de frequentie van lijn 455 tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk te verhogen. Analyse van de bezetting op dit deel van de lijn laat zien dat de vraag ruim beneden het punt ligt waarop het wenselijk is om de frequentie te verhogen. Verhogen van de frequentie zou ten koste gaan van het aanbod op plekken waar er meer vraag is, reduceren van het aanbod tussen Naaldwijk en Delft is niet mogelijk omdat er dan een capaciteitsgebrek ontstaat. Daarnaast is 's-Gravenzande al erg goed ontsloten met het OV, naast de 2x per uur van lijn 455 rijdt lijn 31 tussen de 2 en 6 keer per uur richting Den Haag en 2 à 3 keer per uur richting metrostation Hoek van Holland.	Nee
Westland	EBS-HGL	Verzoekt te kijken naar een verplaatsing van de halte in Honderdland (Maasdijk, Verkadestraat) die zicht op de rijbaan ontnemt voor de veelal jonge fietsers. Ongeveer tussen de twee roze strepen halteert de bus, waarbij de achterkant van de bus hierbij direct aan het fietspad grenst. Onervaren fietsers worden zo met slecht zicht de rijbaan opgedwongen, waar zij geconfronteerd worden met de te hard rijdende auto's wat een verkeersonveilige situatie creëert. Wil graag de halte verplaatsen naar de in de reactie op een foto aangegeven locatie.	EBS is hierover al in gesprek met de gemeente als wegbeheerder en gaat mee in de wens om de halte definitief aan te leggen op de voorgestelde plaats.	In het definitieve vervoerplan zal EBS hieraan een zin/kleine alinea wijden.
Westland	EBS-HGL	Vraagt de capaciteit van buslijn 30 in de spits te vergroten. Geeft aan dat buslijn 30 een belangrijke lijn is voor met name Kwintsheul en Wateringen en dat deze lijn afgelopen jaar veel drukte kende en niet altijd optimale aansluiting op treinen in Rijswijk had. Geeft aan dat het tweede lijkt te zijn verholpen met de plannen van NS om de sprinter in Rijswijk 6x per uur te laten gaan. Verzoekt voor wat betreft de drukte, aangezien deze	EBS heeft aan de hand van haar capaciteitsanalyse gezien dat enkele ritten in de spits een vrij hoge bezetting hebben. Hoewel EBS nog steeds voldoet aan de eisen vanuit het Programma van Eisen met betrekking tot het capaciteitsaanbod, bekijkt EBS voor dit vervoerplan 2026 of ze meer geleed materieel op lijn 30 kan inzetten tijdens de spits. Als hier meer duidelijk over is laat EBS dit weten aan de gemeente.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		lijn voor enkele dorpen een essentiële functie heeft, om in de spits minimaal 1 à 2 ritten van de 4 met gelede bussen te rijden.		
Westland	EBS-HGL	<p>Verzoekt buslijn 34 een uur eerder te laten starten.</p> <p>Nu begint deze om 6.27 uur (in Monster), terwijl de werknemers die werkzaam zijn op bedrijventerrein Honderdland vaak veel vroeger moeten beginnen. Ook 's avonds en in de weekenden is de bus niet beschikbaar. Op de zaterdagen rijdt de bus maar 1 keer per uur en op zondagen niet.</p>	<p>Met ingang van 1 september 2025 zal, als gevolg van de opening van de nieuwe vestiging van EBS in Poeldijk, de dienstregeling op lijn 34 licht veranderen en zal de eerste rit vanuit Monster richting Maasdijk en Maassluis gaan vertrekken om 5:57 uur.</p> <p>Vanuit Naaldwijk zal er om 05:46 al een rit vertrekken richting Maasdijk en Maassluis.</p>	Ja, want deze vroege ritten per september 2025 zullen in de dienstregeling van 2026 zitten.
Westland	EBS-HGL	<p>Verzoekt buslijn 34 na 21:00 minimaal 1 keer per uur te laten rijden.</p> <p>Vorig jaar zijn hier extra haltes aan toegevoegd rond de Naaldwijkse sportparken, wat een succesvolle aanpassing is geweest.</p> <p>Geeft aan dat deze lijn in het nieuwe Vervoerplan echter opnieuw niet meer na 21.00 uur rijdt.</p> <p>Geeft aan dat als ze als gemeente sportend Westland wil aanmoedigen om het OV te pakken of sportend Westland dat verplicht is OV te pakken wil ondersteunen, dat ze ervoor moet pleiten dat ook na 21.00 uur lijn 34 minimaal 1 keer per uur voorrijdt.</p> <p>Vindt dit, naast sportend Westland ook van belang voor de bereikbaarheid van Monster, Naaldwijk en met name Maasdijk, die anders na dit tijdstip niet meer kunnen rekenen op het OV in het Westland.</p>	<p>De gemiddelde bezetting van de laatste ritten in de huidige dienstregeling van lijn 34 ligt onder de 3 reizigers per rit.</p> <p>EBS verwacht dan ook dat de bezetting op ritten die later rijden nog lager gaat zijn. Om deze reden kan EBS niet voldoen aan het verzoek, om ook na 21:00 ritten te laten rijden op lijn 34.</p>	Nee
Westland	EBS-HGL	Verzoekt EBS een rechtstreekse busverbinding van Vroondaal Westmadepark, Noorderduin en Boomgaarde richting Den Haag CS te realiseren.	<p>Voor EBS is het niet mogelijk om meer aan te bieden dan al wordt gedaan. Een bus door de wijk is door infrastructurele beperkingen niet mogelijk. 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.</p> <p>Daarnaast verwacht EBS dat gezien de verwachte vervoervraag de kostendekkingsgraad van een buslijn door de wijk erg laag zal zijn.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			Naast het voorgaande is het EBS vanuit het Programma van Eisen niet toegestaan om vanuit Den Haag zuidwest een directe buslijn aan te bieden naar Den Haag Centraal. Dit is namelijk het concessiegebied van HTM Bus.	
Westland	EBS-HGL	Verzoekt een bushalte toe te voegen in de buurt van de Vlietweg in Naaldwijk Zuid ter ontsluiting van de daar 500 geplande woningen.	EBS gaat in het algemeen graag met de gemeente in gesprek over infrastructurele zaken zoals het aanleggen van haltes en versnellen van het OV.	Nee, maar wellicht komt er een nieuwe bushalte.
Westland	EBS-HGL	Verzoekt de bushalte aan de Koningin Julianaweg in 's-Gravenzande dichterbij de woningen in Tuinveld te plaatsen in verband met een te lange loopafstand nu.	EBS gaat graag in gesprek met de gemeente om te kijken hoe reizigers beter bediend kunnen worden met een nieuwe of verplaatste halte.	Nee, maar wellicht wordt de halte verplaatst / nieuw.
Westland	EBS-HGL	Verzoekt te kijken of er wat gedaan kan worden aan de locatie van de bushalte Emmastraat in Monster, i.v.m. een onveilige oversteek om de bushalte te bereiken.	EBS onderschrijft het belang van veilig bereikbare haltes. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de inrichting van de weg. EBS is echter geen halte-/wegbeheerder.	Nee
Westland	EBS-HGL	Verzoekt de digitale informatieborden bij bushaltes terugplaatsen, in het bijzonder bij De Brug in 's-Gravenzande. Geeft aan dat inwoners zonder mobiele telefoon nu geen reisinformatie kunnen verkrijgen. Geeft aan de volgens het rapport van Metrocov de bushaltes niet aan de eisen van toegankelijkheid, inrichting en informatievoorziening voldoen.	De oude DRIS-kastjes van het toenmalige Stadsgewest Haaglanden zijn verwijderd omdat ze aan het eind van hun levensduur waren. Op korte termijn worden er in de concessie Haaglanden-Streek 338 DRIS-halteborden geplaatst waarmee de digitale reisinformatie in de concessie sterk verbeterd gaat worden. Op de halte De Brug zal in het kader van R-net een groot DRIS-paneel geplaatst gaan worden.	Nee
Westland	EBS-HGL	Verzoekt te kijken naar het inzetten van kleinere bussen om daarmee de busverbindingen tussen de Westlandse dorpen en bijvoorbeeld het centrum van Monster te verbeteren.	In het kader van gelijkblijvende middelen is het niet mogelijk om extra inzet te doen, ook niet met kleine bussen. Inzet hiervan gaat ten koste van inzet op andere lijnen waar de vraag naar OV hoger is.	
Westland	RET Bus	Verzoekt te kijken naar een mogelijkheid voor het opzetten van een nachtelijke busverbinding, beginnend voor in het weekend.	Vanuit het Programma van Eisen is het EBS niet toegestaan om nachtvervoer aan te bieden. Het rijden van nachtvervoer is in de busconcessies van HTM en RET belegd.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		Op dit moment is het Westland tussen grofweg 01.00 en 06.00 uur niet te bereiken met het OV. Geeft aan dat het een mogelijkheid een nachtbus zou zijn die 1 keer per uur rijdt vergelijkbaar aan buslijn 456. Hiermee worden Den Haag, Rotterdam en Westland haar centrale kern Naaldwijk aangedaan, vanuit waar mensen zichzelf kunnen verplaatsen naar andere kernen.	Binnen de gestelde financiële kaders ziet RET op dit moment geen mogelijkheden voor uitbreiding van het BOB-busnetwerk.	
Westland	EBS HGL	Verzoekt ervoor te zorgen dat de mensen die via EBS naar Hoek van Holland c.q. Maassluis reizen met bijvoorbeeld buslijn 31 een goede aansluiting hebben bij de RET.	EBS stemt elk jaar de dienstregeling van lijn 31 af op die van metrolijn B in Hoek van Holland. Dit doet EBS met de op dat moment beschikbare kennis. EBS doet haar uiterste best om zo goed als mogelijk op de metro aan te sluiten.	Nee
Westland	HTM Bus	Verzoekt tramlijn 21 (buslijn 21 zal bedoeld zijn) door te trekken naar Wateringen. Vindt het een buitenkans om de ontsluiting van Wateringen Noord vroeg in het plan te realiseren en met HTM in gesprek te gaan om lijn 21 verder door te trekken verder door Wateringen heen. Deze lijn gaat immers naar belangrijke punten zoals het strand, het revalidatiecentrum en het Haga Ziekenhuis. Geeft aan dat wanneer deze lijn verder rijdt tot einde Dorpskade, passagiers kunnen overstappen bij eindhalte tram 16/17, alsmede bus 30, waardoor het nog aantrekkelijk is om het OV te nemen in het gebied Wateringen/ Den Haag Zuid.	Zoals in het vervoerplan beschreven doet HTM nu geen voorstellen voor het wijzigingen bij Bus vanwege de introductie van de elektrische bus. Daarnaast is er op dit moment geen efficiënte toegankelijke route naar het mogelijke eindpunt in centrum Wateringen. Daarbij zijn de plannen voor de woningbouw en de voorgestelde route momenteel ook nog niet concreet genoeg. MRDH en HTM zijn met de gemeente Westland in overleg over een eventuele verlenging van buslijn 21.	Nee
Zoetermeer	Algemeen	Wil haar waardering uitspreken voor de doorlopen vervoerplanprocedure en het vele werk dat de vervoerders en MRDH hieraan hebben besteed.	De OV-bedrijven en MRDH nemen uw compliment dankbaar in ontvangst.	Nee
Zoetermeer	Algemeen	Geeft aan dat ze de vervoerplannen in goede orde ontvangen en dat ze blij is dat de grootste problemen rondom personeelsinzet en de gevolgen van de coronapandemie opgelost zijn. Hoewel het een zware periode was voor de ov-reiziger, blijkt het vervoer	MRDH neemt kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>binnen de metropoolregio redelijk veerkrachtig. Kijkt daarom ook graag weer vooruit.</p> <p>Geeft ook aan dat de gemeente groeit. Tot 2040 worden er tussen de 10.000 tot 16.000 woningen gerealiseerd, met de ambitie om een gelijk aantal banen (werkgelegenheid) te creëren. Goede ov-bereikbaarheid van Zoetermeer - de derde stad van de MRDH - is van groot belang, zowel voor Zoetermeesters als voor inwoners van de regio. Vindt goed openbaar vervoer (direct, snel en comfortabel) is daarvoor essentieel.</p> <p>Werkt daarom samen met de MRDH aan het verbeteren van de OV-verbinding met Rotterdam (ZoRo) en Leiden (LeiZo), want vindt een snellere verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam nodig om de meer dan 10.000 nieuw te bouwen woningen in de stad plus nog eens 5.000 woningen en bedrijvigheid op Bleizo-West mogelijk te maken.</p> <p>Geeft aan dat ze de vervoerplannen heeft beoordeeld in relatie tot de groeiplannen en de klachten die zij ontvangt van inwoners.</p>		
Zoetermeer	HTM Rail	<p>Vindt het jammer dat spitstram 34 tijdens de zomerdienstregeling niet zal rijden en daarmee al verdwijnt zonder ervaring in de praktijk. Randstadrail 34 was juist ingevoerd als vakantiedienstregeling en vervanging voor lijnen 3K en 4K. De zomer van 2025 moet nog komen.</p> <p>Verzoekt daarom MRDH om eerst de zomer van 2025 af te wachten en het aantal reizigers te analyseren en pas vanaf 2026 beslissingen te maken voor de vervoerplannen in 2027.</p>	<p>In de afgelopen jaren heeft tram 34 niet in de Zomerdienst gereden. Op basis van de bezettingen van tram 3 en 4 tussen Zoetermeer en station Den Haag Centraal blijkt dat er voldoende capaciteit is om de reizigersvraag op te vangen.</p> <p>De toekomstige reizigersgroei past binnen de bestaande capaciteit van tram 3 en 4 op dit traject. Om deze reden vervangt HTM tram 34 door korttrajectritten op tram 3 tussen station Den Haag Centraal en De Savornin Lohmanplein.</p>	Nee
Zoetermeer	HTM Bus	<p>Wil dat de nachtbus (volgens concessieafspraken) snel weer met een uursfrequentie gaat rijden. Is blij met de uitgesproken ambitie om de nachtbus Den Haag – Zoetermeer weer elk uur te laten rijden, maar hoort graag een streefdatum van HTM.</p> <p>Ziet tevens graag een aansluiting van de nachtbus op de nachttreinen op Den Haag Hollands Spoor.</p>	<p>HTM zal de frequentie zo snel mogelijk herstellen wanneer dit past binnen de herstelde personeelsformatie.</p> <p>Daarnaast is het in de dienstregeling van nachtbus N6 niet mogelijk om station Den Haag HS op te nemen in de route.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Zoetermeer	RET Bus	<p>Constateert dat in de vervoerplannen van RET geen wijzigingen voor Zoetermeer zijn opgenomen.</p> <p>Geeft aan dat in haar reactie op de vervoerplannen 2025 de gemeente verzocht heeft om (in het weekend) de laatste bus (ook 173) aan te laten sluiten op de laatste metro E en dat in de nota van reactie staat dat dit zou worden bezien. Ontvangt graag de uitkomst hiervan.</p>	<p>In de Nota van Reactie bij het vervoerplan 2025 stond: <i>" 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"</i></p> <p>Nog altijd zijn RET en MRDH bereid om dit gesprek aan te gaan, waarin wel de lijn van beantwoording in de nota van reactie van Vervoerplan 2025 ten aanzien van de kosten aangehouden zal worden. MRDH zal het initiatief nemen voor het organiseren van een gesprek.</p>	Nee.
Zoetermeer	RET Bus	<p>Constateert dat aan de frequentie en capaciteit van buslijnen 170 en 173 (ZoRo) in de vervoerplannen niets is veranderd.</p> <p>Ontvangt nog steeds signalen van de groei van reizigers op lijn 170 en dat deze groei ertoe schijnt te leiden dat reizigers in de spitsen regelmatig op de volgende bus moeten wachten omdat de bus (te) vol is. Er zijn meer reizigers dan de bus eigenlijk kan vervoeren.</p> <p>Dringt daarom aan op het bieden van voldoende capaciteit. Te volle bussen beïnvloeden de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en staan doorontwikkeling en ambities in de weg.</p> <p>Vraag hiervoor aandacht in het belang van uw en onze ambitie, zoals onder andere beslecht in het BO MIRT 2019 (eindbeeld lightrail voor de ZoRo verbinding)</p> <p>Ontvangt graag een toelichting op de ontwikkelingen van de reizigersaantallen op deze lijn van RET en op de capaciteit van de bussen in de spits.</p>	<p>RET heeft de bezettingsdata van lijnen 170 en 173 geanalyseerd, maar ziet geen structurele capaciteitsknelpunten, ook niet in de spitsuren. Uiteraard kan op een specifieke dag, op een specifieke rit weleens een (over)volle bus voorkomen, zeker volgend op uitval.</p> <p>Indien de gemeente in voorkomende gevallen meldingen met datum en tijdstip doorgeeft, dan zal RET nogmaals bezien of hier sprake is van een knelpunt.</p>	Nee
Zoetermeer	RET	<p>Kijkt met interesse naar de doorontwikkeling van het netwerk van BOB-bussen en ziet Zoetermeer graag onderdeel worden van het nachtnetwerk van Rotterdam.</p> <p>Vraagt de MRDH daarover in gesprek te gaan met Zoetermeer en RET.</p>	<p>Binnen de gestelde financiële kaders ziet RET geen mogelijkheden voor uitbreiding van het BOB-busnetwerk naar Zoetermeer.</p> <p>De RET zal het gebruik van het nachtnet na herstart monitoren en kan wijzigingen/uitbreidingen voorstellen in een volgend Vervoerplan.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Zoetermeer	EBS-HGL	Is blij met de beoogde kwaliteitsverbeteringen op Lijn 30 (gelede bus).	EBS en MRDH nemen kennis van uw positieve reactie.	Nee
Zoetermeer	EBS-HGL	Geeft aan dat in het vervoerplan staat: <i>“In het vervoerplan staat: “Voor beide stadsdiensten geldt dat stadslijnen door de korte afstanden ook veel concurrentie ondervinden van andere modaliteiten zoals de fiets of lopen. Daarom willen wij, om niet nog meer reizigers te verliezen, voor deze korte ritten een hogere kwaliteit bieden met een frequentie van minimaal 4x per uur op werkdagen (m.u.v. lijn 71).”</i> Ontvangt graag een toelichting op de inhoud van de kwaliteitsslag ten opzichte van de huidige situatie, die al 4x per uur is op werkdagen.	Het gaat hier enkel om een analyse van het huidige netwerk met daarbij een onderbouwing waarom EBS blijft vasthouden aan een frequentie van lijn 70. Het gaat dus niet om een wijziging op deze lijn. Om verwarring te voorkomen zal EBS in de toekomst beter letten op hoe deze analyse opgeschreven wordt.	Nee
Metrocov	Algemeen gebied Haaglanden	Is van mening dat in het vervoerplan aandacht moeten worden gegeven aan verstoringen van het openbaar vervoer door grote infrastructurele werkzaamheden, zoals de aanleg van een vrije busbaan op de Binckhorstlaan en de werkzaamheden aan het project WarmtelinQ, omdat de effecten van deze werkzaamheden op het OV groot zijn. Vindt dat wanneer de verstoring meer dan een half jaar duurt er dan in het vervoersplan (onder kopje ‘doorstroming’) aandacht voor moet zijn.	HTM gaf in de Nota van Reactie van vorig jaar, bij de vervoerplannen 2025 het volgende aan: “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” Wanneer wegbeheerders tijdig aan HTM communiceren dat er een omleiding en/of buitendienststelling nodig is dan communiceert HTM deze in het vervoerplan. Het komt voor dat HTM wordt overvallen door omleidingen en/of buitendienststellingen. Dit heeft consequenties voor de tijdigheid van de communicatie naar onder andere reizigers en het Metrocov.	Nee
Metrocov	Algemeen gebied Haaglanden	Geeft aan dat het opvalt dat HTM en EBS hun lijnennet op een doordachte wijze verder willen verbeteren, dit bij gelijkblijvende middelen. Is erg blij dat de vervoerders erin slagen het personeelstekort terug te dringen waardoor dienstuitval minder optreedt en zelfs in een aantal gevallen frequentieverhogingen mogelijk zijn.	MRDH, HTM en EBS nemen kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>Geeft aan dat het daarmee mogelijk wordt om met een realistisch oog naar de plannen voor 2026 te kijken. Ziet op een aantal punten echter graag andere keuzes.</p> <p>Reageert positief op de voorstellen van HTM en EBS die hieronder niet genoemd worden.</p>		
Metrocov	Algemeen gebied Haaglanden	Overweeg de concessiegrens bij Vroondaal ten gunste van de HTM te verleggen.	De concessie van EBS (Haaglanden Streek) loopt nog door tot en met 2030 en die van HTM (Haaglanden Stad) tot en met 2034. Te zijner tijd zal ook het Metrocov betrokken worden bij de Nota van Uitgangspunten, waarin het geografische concessiegebied onderdeel uitmaakt van de uitgangspunten.	Nee
Metrocov	HTM Bus	<p>Geeft aan dat de gemeente Den Haag de Pletterijkade anders inricht en dat een consequentie hiervan is dat bus 29 hier niet meer kan rijden en dat het enige alternatief in dit dicht bebouwde gebied de Weteringsekade is.</p> <p>Geeft aan dat het vervallen van de haltes Nieuwe Haven en Bierkade met name voor overstappers een verlies is.</p> <p>Vraagt MRDH en de HTM de gemeente te wijzen op de negatieve gevolgen voor OV-gebruikers van deze en vergelijkbare herinrichtingen. Verzoekt MRDH en HTM in overleg met de gemeente te onderzoeken of een alternatieve route mogelijk is waarbij in ieder geval de halte Nieuwe Haven behouden blijft.</p>	<p>In het overleg met de gemeente Den Haag heeft HTM herhaaldelijk aangegeven de route via de Pletterijkade voor buslijn 29 te willen behouden.</p> <p>Door de gemeente Den Haag is echter een andere keuze gemaakt en wordt de straat momenteel ingericht als fietsstraat en wordt de aansluiting op het Rijswijkseplein aangepast. Deze is slechts bij calamiteiten en onder begeleiding van verkeersregelaars toegankelijk voor bussen.</p> <p>HTM had dit bovenstaande graag anders gezien en werkt nu aan het verbeteren van de doorstroming op de route via de Lekstraat en de Weteringkade.</p> <p>De halte Nieuwe Haven wordt bediend door buslijn 22, 24 en 28. Het is voor buslijn 29 niet mogelijk en/of effectief om met een andere route de halte Nieuwe Haven aan te doen. In beide richtingen voegt dat onnodig rijtijd toe. Daarnaast zou bus 29 in de richting Den Haag CS dan moeten keren op de kruising Schedeldoekshaven/Spui om op CS te kunnen komen. Dat is niet mogelijk.</p>	Nee
Metrocov	HTM Bus	<p>Begrijpt dat de HTM in overleg is met de gemeente Wateringen om de Ambachtsweg aan te passen zodat doortrekking van lijn 21 mogelijk wordt.</p> <p>Ondersteunt dit van harte en hoopt dat in het volgende vervoerplan doortrekking kan worden aangekondigd.</p>	<p>Zoals tijdens het overleg met Metrocov toegelicht doet HTM nu geen voorstellen voor het wijzigingen bij Bus vanwege de introductie van de elektrische bus.</p> <p>Daarnaast is er op dit moment geen efficiënte toegankelijke route naar het mogelijke eindpunt in centrum Wateringen. Daarbij zijn de plannen voor de woningbouw en de voorgestelde route momenteel</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			nog niet concreet genoeg. MRDH en HTM zijn met de gemeente Westland in overleg over een eventuele verlenging van bus 21.	
Metrocov	HTM Rail	<p>Vindt dat de in 2024 definitief opgeheven -maar nog niet verwijderde- halte Stuyvesantstraat van tram 2 en bus 23 zou tijdelijk heropend moeten worden.</p> <p>Motivering: Dit tot het moment dat dankzij de komende gebiedsontwikkeling een halte station Laan van NOI aan de "Haagse" zijde van het station mogelijk wordt. Geeft aan dat het argument was en nog steeds is dat de huidige tram- en bushalte station Laan van NOI aan de Voorburgse kant van het station ligt en dat daardoor de loopafstand vanuit het Bezuidenhout (omgeving Stuyvesantstraat) te groot is.</p> <p>Vindt ook dat de geplande verplaatsing van de halte Stuyvesantplein van tram 6 naar de Loudonstraat aanleiding is om de tram- en bushalte (2 en 23) Stuyvesantstraat opnieuw in gebruik te stellen, omdat de loopafstanden in deze wijk door de voorgestelde heropening van de tram- en bushalte Stuyvesantstraat weer op een wenselijk niveau gebracht wordt.</p> <p>Vindt het acceptabel dat deze halte ontoegankelijk is en blijft voor reizigers met een elektrische rolstoel en scootmobiel omdat de voorgestelde heropening van tijdelijke duur zal zijn.</p>	<p>Het voorstel om tramhalte Stuyvesantstraat definitief op te heffen stond in het vorige vervoerplan 2025.</p> <p>Na een reactieprocedure, waarin de reactie van het Metrocov op de vervoerplannen 2025 is betrokken, heeft de Bestuurscommissie in juli 2024 besloten om deze tramhalte definitief op te heffen.</p>	Nee
Metrocov	HTM Rail	<p>Is van mening dat de aanleg van extra tramhaltes t.b.v. tramlijn 16 op de Noordweg overwogen moet blijven worden, omdat er veel woningen aan deze kant van Wateringen zijn en worden gebouwd.</p>	<p>Voor tram 16 zijn bij de aanleg van deze lijn wat langere afstanden tussen halten gekozen om de snelheid van de tram hoog te houden. Dit verkort de reistijd van de meeste reizigers. Tussen de Noordweg en Erasmusweg bevinden zich nu nog relatief weinig potentiële reizigers. Een extra halte zou hierdoor de reistijd van veel reizigers vergroten.</p> <p>Op korte termijn ziet HTM geen mogelijkheden hier een halte extra in te passen.</p>	Nee
Metrocov	HTM Rail	<p>Geeft aan dat ze al eerder geadviseerd heeft om de route van spitstram 10 (Vrederust – Scheveningen Noord v.v.) via het Statenkwartier te leiden naar de</p>	<p>Het traject van spitstram 10 maakt geen onderdeel uit van de voorstellen in dit vervoerplan.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>keerlus van tram 11 bij Scheveningen Haven/Boulevard. De route zou dan via World Forum (Eisenhowerlaan), Statenlaan en de Doornstraat e.v. moeten lopen.</p> <p>Geeft aan dat de BcVa dit om technische redenen in 2024 afgewezen, nl. het gebruik van het begin- en eindpunt Statenlaan door tram 17, want momenteel wordt spitstram 10 geëxploiteerd met de GTL 8 (eenrichtingstram) die over de Eisenhowerlaan kan rijden.</p> <p>Omdat de nieuwe tram Tina - een tweerichtingstram - zijn intrede gaat doen, wil ze een nieuwe route graag onderzocht zien. Geeft aan dat er ook volgens HTM nieuwe mogelijkheden zijn.</p> <p>De gevraagde aanpassing zou met name de bereikbaarheid van de vele instellingen in het Word Forum gebied evenals van Scheveningen-zuid sterk verbeteren.</p>	Zodra er brede tweerichtingsvoertuigen kunnen worden ingezet op tram 10 zal HTM het verleggen van tram 10 naar het Statenkwartier onderzoeken. Voor Vervoerplan 2026 is daar geen sprake van.	
Metrocov	HTM Rail	<p>Geeft aan dat Tram 11 volgens de HTM door bezoekers van Scheveningen nog niet op grote schaal gebruikt wordt omdat de voorkeur uit gaat naar lijn 1 en 9 richting Kurhaus. En dat daarom een zomerdienst van 5x p/u i.p.v. 4x p/u daarom nog niet aan de orde is volgens HTM.</p> <p>Heeft hier begrip voor maar adviseert om in het kader van de kustbereikbaarheid en een betere spreiding van de drukte in Scheveningen een dergelijke frequentieverhoging niet uit te sluiten in de jaren na 2026.</p>	HTM trekt samen met de gemeente Den Haag op om bezoekers van Scheveningen beter te spreiden. Als dit zorgt voor een beter gebruik van tram 11 zal HTM hier in de toekomst mogelijk de frequenties op aanpassen.	Nee
Metrocov	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie)	<p>Geeft aan dat de Haagse wijk Vroondaal alleen een OV-aanbod (EBS-buslijnen 31 en 456) heeft aan de rand, met een loopafstand van soms meer dan 800 meter.</p> <p>Adviseert te starten met een experiment kleinschalig vraagafhankelijk vervoer (o.b.v. de net verlengde</p>	<p>Een gemeente is initiatiefnemer en opdrachtgever voor het maatwerkvervoer, zo ook bij een eventuele extra Haagse Hopper.</p> <p>Indien de gemeente maatwerkvervoer in Vroondaal wil, kan ze zelf het verzoek bij HTM neerleggen.</p> <p>MRDH kan maximaal 50% subsidie verlenen aan een gemeente voor maatwerkvervoer. Desgewenst is de zogenoemde</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025) naar voorbeeld van de Haagse Hopper.	'maatwerkvervoermakelaar' van MRDH bereid de gemeente te assisteren.	
Metrocov	EBS-HGL	Wijst in relatie tot de reactie hierboven over o.a. Vroonmaal op het toekomstvoorstel uit de gemeente Westland voor een nieuwe busverbinding tussen Monster (Molenslag) langs o.a. de nieuwbouwwijken Vroonmaal en Madestein via Wateringen en Reinier de Graaff ziekenhuis naar Delft.	EBS gaat niet mee in dit verzoek. Alle genoemde wijken en dorpen zijn al goed ontsloten met het OV. Meer OV gaat ten koste van OV elders in de concessie.	
Metrocov	Gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie)	Geeft aan dat al veel gezegd en geschreven is over de Haagse hopper. Vindt dat de wijk - met ook veel oudere bewoners - een goede ov-ontsluiting verdient. Geeft aan dat de wijk Benoordenhout het liefst een lijnbus heeft en hoopt dan ook dat dit in de toekomst weer mogelijk zal zijn. Begrijpt dat de HTM niet ontevreden is over het huidige maatwerkvervoer en bepleit daarom in de aanstaande evaluatie alle mogelijkheden om de lijn te verbeteren en meer gebruikers aan te trekken, in beeld te brengen. Wijst erop dat het maatwerkvervoer meer dan drie jaar nodig heeft om zijn waarde te bewijzen.	HTM als exploitant van het gemeentelijke maatwerkvervoer, de Haagse Hopper en MRDH nemen kennis van deze reactie.	Nee
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	Heeft begrepen dat gezien werkzaamheden van het waterschap op de lijn Delft-Schipluiden-Maasland-Maassluis een regiotaxi wordt ingezet op het traject Schipluiden-Maasland en dat er deze zomer een evaluatie moet plaatsvinden. Wordt graag op de hoogte gebracht van de conclusies van de evaluatie voordat er een besluit wordt genomen over de toekomst van deze verbinding.	MRDH evalueert het (tijdelijke) vervoer in juni 2025 en zal het Metrocov van de uitkomsten op de hoogte brengen. Aangezien het tijdelijk vervoer als gevolg van wegwerkzaamheden gaat, zal MRDH de evaluatie niet ter advisering aan het Metrocov voorleggen.	Nee
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	Geeft aan dat de bewoners van de wijk Schoemaker Plantage momenteel geluk hebben omdat, wegens de werkzaamheden aan de trambaan in de TU-wijk, bussen nu omgeleid worden via de Schoemakerstraat.	EBS deelt de mening van het Metrocov dat een voetgangersbrug naar de Prof. Krausstraat zou kunnen helpen in de ontsluiting van de wijk met het OV. EBS vindt echter dat met het ruime aanbod van OV op de haltes	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>En dat als het OV weer via de Mekelweg gaat rijden dat voor hen verder lopen naar de halte betekent.</p> <p>Geeft aan dat het voor het noordelijke gedeelte van de wijk (Jacoba Mulderplaats en omstreken) zal helpen als er een voetgangersbrug zou komen in het verlengde van de Tonnaerhof naar de Prof. Krausstraat. Dan komt de halte Prof. Krausstraat van Lijn 455 voor die bewoners op korte loopafstand te liggen.</p> <p>Geeft aan dat voor de rest van de wijk een blijvende lijnvoering van een buslijn over de Schoemakerstraat een oplossing zou zijn.</p>	aan de Mekelweg en Berlageweg een extra buslijn over de Schoemakersstraat niet opportuun is.	
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	<p>Vindt de inzet van meer dan één gelede bus op lijn 30 erg belangrijk.</p> <p>Geeft aan dat EBS dit wil gaan doen zodra deze bussen op lijn 69 niet meer nodig zijn.</p> <p>Ondersteunt dit voorstel van harte.</p>	EBS dankt u voor uw positieve reactie.	Nee
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	<p>Geeft aan dat EBS zegt bereid te zijn een koppeling van buslijnen 51 en 61 te overwegen, zodra het woongebied Lage Kleiweg klaar is.</p> <p>Geeft aan deze koppeling van groot belang te vinden.</p>	<p>EBS heeft aangegeven een volwaardige buslijn aan te bieden op de Lange Kleiweg wanneer de woningen in deze wijk opgeleverd gaan worden.</p> <p>Een mogelijkheid is om lijn 51 vanuit Rijswijk door te trekken naar Delft over de Lange Kleiweg, maar hier is op dit moment nog niets definitiefs te zeggen.</p>	Nee
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	<p>Geeft aan dat een frequentieverhoging dringend gewenst is voor lijn 37 Den Haag Leyenburg – Delft.</p> <p>Vindt de doorstroming van deze lijn binnen Den Haag van groot belang, want er zijn nu veel klachten over vertragingen.</p> <p>Vindt het goed dat EBS dit samen met MRDH en de gemeente Den Haag gaat oppakken.</p>	<p>EBS heeft naar aanleiding van reacties op de vervoerplannen nog een keer naar vraag en aanbod in de gehele concessie gekeken. Hieruit is gebleken dat EBS met wat verschuivingen in het aantal dienstregelingskilometers veel reizigers een beter product kan leveren waarbij het aantal reizigers dat EBS dupeert slechts beperkt is. EBS wil dan ook het volgende voorstellen:</p> <p>Door in de voorjaars-, mei- en herfstvakantie in de hele concessie een vakantiedienstregeling te gaan rijden (net als HTM nu al doet) speelt EBS dienstregelingskilometers vrij waarmee op lijn 30 (Wateringse Veld en Leidschenveen) de frequentie op werkdagen in de daluren verhoogd kan worden naar 4x per uur en op lijn 37 (Wateringse Veld) de frequentie op werkdagen overdag verhoogd kan worden naar 4x per uur.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>In het definitieve vervoerplan 2026, met verwerking van de inhoud van deze Nota van Reactie, zal dit voorstel goed onderbouwd zijn.</p> <p>EBS en MRDH zijn het met het Metrocov eens dat de doorstroming van groot belang is en danken de gemeente voor de positieve reactie om dit met alle partijen op te pakken.</p>	
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	<p>Geeft aan dat ondanks het positieve nieuws van EBS dat dienstuitval op de lijn 455 ('s-Gravenzande - Zoetermeer v.v.) vrijwel niet meer voorkomt, een frequentieverhoging op deze lijn voor de Westlanders een belangrijke wens blijft.</p> <p>Geeft aan dat haar in de afgelopen weken veel stemmen hebben bereikt die hierom vragen.</p>	<p>EBS gaat niet mee in de wens vanuit de gemeente om de frequentie van lijn 455 tussen 's-Gravenzande en Naaldwijk te verhogen. Analyse van de bezetting op dit deel van de lijn laat zien dat de vraag ruim beneden het punt ligt waarop het wenselijk is om de frequentie te verhogen.</p> <p>Verhogen van de frequentie zou ten koste gaan van het aanbod op plekken waar er meer vraag is, reduceren van het aanbod tussen Naaldwijk en Delft is niet mogelijk omdat er dan een capaciteitsgebrek ontstaat. Daarnaast is 's-Gravenzande al erg goed ontsloten met het OV, naast de 2x per uur van lijn 455 rijdt lijn 31 tussen de 2 en 6 keer per uur richting Den Haag en 2 à 3 keer per uur richting metrostation Hoek van Holland.</p>	Nee
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	Steunt EBS in de inspanningen om lijn 31 beter te laten aansluiten op de metro in Hoek van Holland Haven.	EBS dankt het Metrocov voor deze steun.	Nee
Metrocov	EBS Haaglanden Streek	<p>Herhaalt haar pleidooi voor een nieuwe verbinding Monster-Poeldijk-Wateringen-Delft, gezien de nog altijd slechte OV-verbindingen aan de zuidkant van de Haagse agglomeratie.</p> <p>Dit om de twee regio-ziekenhuizen (Haga en Reinier de Graaf) beter te ontsluiten.</p>	<p>Delft is rechtstreeks verbonden met beide ziekenhuizen; Wateringen, Monster en Poeldijk hebben een frequente verbinding met het Haga ziekenhuis en met slechts één overstap ook een verbinding met het Reinier de Graaf.</p> <p>EBS is dan ook niet van mening dat de huidige ontsluiting van de twee ziekenhuizen slecht is.</p> <p>Gezien het uitgangspunten van een gelijkblijvend aantal dienstregelingskilometers ten opzichte van 2025 en omdat de vraag naar meer OV elders in de concessie groter is, gaat EBS niet mee in dit verzoek.</p>	Nee
Metrocov	Algemeen gebied Rijnmond	Heeft er begrip voor dat de financiële omstandigheden geen uitbreiding van het lijnennet en aantal dienstkilometers mogelijk maken, maar heeft niettemin een paar optimistische voorstellen voor de verdere toekomst opgenomen.	MRDH, RET en EBS nemen kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Metrocov	EBS en RET Rail en RET Bus	Adviseert positief over de punten zoals genoemd in de vervoerplannen, waarover hieronder geen reactie op is gegeven.	MRDH, EBS en RET danken u voor de deze positieve reactie op de punten zoals genoemd in de vervoerplannen, waarover hieronder geen reactie op is gegeven.	Nee
Metrocov	RET Rail en RET Bus	Wijst erop dat waar RET het over de bezettingsgraad heeft, dit een onvolledig beeld kan geven. Dit omdat nog te vaak in/uitcheckapparaten kapot zijn, afgezien van het bekende probleem van zwartrijders in tram en metro.	Het klopt dat data over de betalende reiziger geen volledig beeld geeft van de bezettingsgraad. Hier houdt RET in haar analyses rekening mee. Naast data uit OVchip/OVpay maakt RET ook gebruik van volmeldingen door chauffeurs/bestuurders.	Nee
Metrocov	RET Rail en RET Bus	Ziet graag dat de RET in de abri's weer een overzichtelijke lijnenkaart ophangt. Vindt de huidige kaart bijzonder gecompliceerd voor de reiziger vergeleken met de voorgaande, die een uitsnede van het lijnennet liet zien.	De nieuwe schematische lijnennetkaart is juist ontwikkeld in nauwe samenwerking met de reiziger. Het nieuwe ontwerp is beoordeeld en goed bevonden door diverse reizigersgroepen, waaronder ook vertegenwoordigers van de Vereniging Gehandicapten Rotterdam en Stichting MEE.	Nee
Metrocov	RET Tram	Geeft aan dat de nieuwe halte Heemraadsplein aan de westkant van het plein ver van de huidige halte Heemraadsplein op de Nieuwe Binnenweg ligt en dat het logischer is om de halte te situeren aan oostzijde van het plein, de kant van de Heemraadssingel. Motivering: -Dit is de plek waar de trams nu hun vertrektijd afwachten -Die haltelocatie ligt dicht bij de huidige halte welke gedurende de gehele periode tot eind 2026/begin 2027 nog in gebruik blijft. Begrijpt dat RET dit standpunt deelt maar gebonden is aan wat de gemeente mogelijk acht. Vindt dat er ook een argument te maken is voor een halte aan de westkant van het plein; dit is in het voordeel van de bewoners aan de westkant van het Nieuwe Westen, die immers sinds lijn 4 niet meer naar het Marconiplein rijdt en er sterk op achteruit zijn gegaan. Is van mening dat de haltes op de Mathenesserlaan bij de start van de eerste omleiding (oktober 2025) toegankelijk zouden moeten zijn. Herhaalt wat ze heeft opgemerkt bij Plan Toekomstvast Tramnet vorig jaar: Vindt het logischer	Inderdaad zijn voor beide locaties argumenten te vinden. In de omleidingssituatie vanaf oktober 2025 zal sowieso gebruik gemaakt worden van een tijdelijke halte aan de westkant van het plein. Over de definitieve situatie zijn RET, de gemeente Rotterdam en MRDH nog in overleg. RET, de gemeente Rotterdam en MRDH werken hieraan, waarbij het uitgangspunt is dat de toegankelijkheid bij start van de omleiding in elk geval niet verslechtert t.o.v. de huidige situatie. In het eindbeeld van het PTT rijdt er noch over de Nieuwe Binnenweg, noch in het Scheepvaartkwartier een tram. Het	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		dat er geen 2 trams op dit traject rijden maar lijn 4 op het Willemsplein te laten eindigen. Dit zodat het Scheepvaartkwartier, -waar sprake lijkt te zijn van reizigersuitval- weer een ov-verbinding krijgt; en zodat de Nieuwe Binnenweg ontlast wordt, omdat daar het autoverkeer de trams in de weg blijft zitten, bij het Eendrachtsplein én op het westelijke deel; het laatste geldt zolang het traject Mathenesserlaan niet kan worden gebruikt.	doorrijden van lijnen 4 en 6 is 'noodgedwongen' in verband met het (nog) niet kunnen keren op het Eendrachtsplein. RET kiest voor beide lijnen (die eigenlijk gezien moeten worden als één lijn met verschillende, 'gevoerde' eindpunten) voor één route, om een aantrekkelijk, frequent vervoeraanbod te kunnen bieden en de lijnen goed op elkaar af te kunnen stemmen. De Nieuwe Binnenweg heeft een grotere vervoerkundige meerwaarde en gebruik ten opzichte van het Scheepvaartkwartier en daarom is de keuze op die route gevallen.	
Metrocov	RET Tram	Geeft aan dat tramlijn 2 als enige tramlijn 's-avonds elke 20 minuten rijdt (tramlijn 4 en 6 rijden ook elke 20 minuten, maar de frequentie is elke 10 minuten tussen Heemraadsplein en de halte Kootsekade). Is van mening dat de lage avondfrequentie van lijn 2 ook schril afsteekt bij die van overdag buiten schoolvakanties (8x per uur, dus elke 7,5 minuut). Stelt daarom voor om 's-avonds de frequentie te verhogen naar een kwartierdienst. Dit is om ook beter aan te sluiten op de 7,5-minutendienst van de metro bij Maashaven. En op de trein op station Lombardijen, die in 2026 iets langer elk kwartier rijdt en later op de avond elk half uur.	RET vindt de observatie van het Metrocov terecht en wil daarom het verzoek honoreren om tramlijn 2 's avonds elke 15 minuten te laten rijden. Om deze extra inzet te bekostigen vermindert RET de frequentie van de tramlijnen 3 en 5 in de spitsuren met één rit per 2 uur. Volgens het Vervoerplan zouden deze lijnen in het drukste uur 9x/u i.p.v. 8x/u rijden (feitelijk elke 7 i.p.v. elke 7 á 8 minuten), maar deze inzet is vanuit capaciteit (nog) niet noodzakelijk.	Ja
Metrocov	RET Tram en RET Bus	Is van mening dat op het knooppunt Molenlaan een aansluitingsgarantie tramlijn 4 (eindpunt) - buslijn 35 gegeven zou moeten worden.	Voor RET ligt de focus voor wat betreft aansluitingen op lijn 35 bij de metro op de Melanchthonweg en bij de trein naar en van Gouda bij Alexander.	Nee
Metrocov	RET Bus	Vindt dat RET eventuele gevolgen van het GOW30-beleid (in dit geval in Rotterdam) in een aanvulling op het vervoerplan ter advisering moet voorleggen aan consumentenorganisaties.	RET heeft 20 mei en 26 mei de vervoerkundige veranderingen in Rotterdam als gevolg van GOW30 met het Metrocov gedeeld. In veel straten is met de invoering van GOW30 het mogelijk gebleken – al dan niet met mitigerende maatregelen – de doorstroming van het OV op peil te houden. Dat is het gevolg van actieve afstemming tussen de gemeente, RET en MRDH. Dit lukte helaas niet op alle plekken. Zoals met Rotterdam besproken, is er dus in een aantal gevallen geen andere mogelijkheid overgebleven dan het verlagen van het OV-aanbod, om hogere exploitatielasten als gevolg van GOW30 op te vangen.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
			<p>RET heeft hierbij de volgende uitgangspunten gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De dienstregelingskilometers worden verminderd binnen de gemeente Rotterdam. -Het schrappen van ritten mag niet leiden tot capaciteitsknelpunten. -Het OV-aanbod wordt verminderd op minder rendabele lijnen/ritten. -Het verminderen van het OV-aanbod gebeurt bij voorkeur daar waar RET nu ook al afgeschaald rijdt. Dus op die lijnen/momenten schaalte RET niet meer op naar het niveau, zoals vermeld in vervoerplan 2026. <p>Deze uitgangspunten hebben geleid tot de volgende voorgestelde aanpassingen, die vooraf afgestemd zijn met de gemeente Rotterdam:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Lijn 38 blijft in de spitsuren in Crooswijk 2x/u rijden i.p.v. 3x/u. -Lijn 42 blijft in de ochtendspits 5x/u en in de middagspits 4x/u rijden i.p.v. resp. 6x/u en 5x/u. -Lijnen 61 en 62 blijven in de daluren 2x/u rijden i.p.v. 3x/u. -Lijn 66 blijft in de middagspits 6x/u rijden i.p.v. 8x/u. -Lijn 71 gaat i.t.t. het voorstel in Vervoerplan 2026 niet in de spitsuren rijden. Lijn 72 rijdt wel in de spitsuren. -Lijn 76 blijft in de daluren 4x/u rijden i.p.v. 5x/u. -Lijn 83 opheffen tussen 18 en 20u (lijn 183 rijdt dan 2x/u). 	
Metrocov	RET Bus	<p>Vindt de nieuw voorgestelde buslijn 175 een aanwinst voor het OV in de regio.</p> <p>Vindt het gekozen lijnnummer echter bijzonder ongelukkig, omdat er al een lijn 175 in het oosten van Rotterdam dicht bij station Alexander is, namelijk in Nesselande (lijn 175 van Qbuzz Rotterdam Nesselande-Gouda). Is van mening om dubbele lijnnummers in de regio te voorkomen, dat de nieuwe lijn een ander nummer moet krijgen.</p> <p>Vindt een nieuwe, maar nu niet in het vervoerplan opgenomen halte in Delfgauw-Emerald bij de Laan van Ruyven op de N470 essentieel. In de buurt liggen een grote woonwijk en een groot bedrijventerrein. Geeft</p>	<p>De nieuwe sneldienst Alexander – Lansingerland – Delft zal onder lijnnummer 172 gaan rijden.</p> <p>RET ziet op zich wel potentieel in deze haltelocatie, mits dit gecombineerd wordt met doorstromingsmaatregelen om de rijtijd te verbeteren in plaats van te verslechteren op deze route.</p>	Ja, lijnnummer wordt aangepast.

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>aan dat het haar bekend is dat ook de gemeente Pijnacker-Nootdorp voor deze halte pleit.</p> <p>Geeft aan dat de dienstregeling van de nieuwe lijn 's-avonds rond 19.00 stopt, maar dat volgens de website van de TU Delft de collegetijden doorlopen tot 19.30 uur. Stelt daarom voor om 's-avonds tot 20.00 door te rijden zodat de nieuwe buslijn voor alle college-uren aantrekkelijk is.</p>	<p>Inpassing van deze halte is ingrijpend en dus niet haalbaar voor 2026. Wij zullen wel verkennende gesprekken hierover met de wegbeheerder (provincie Zuid-Holland) opstarten.</p> <p>Lijn 175 (wordt 172)2 zal van/naar Delft evenveel ritten aanbieden als lijn 174 nu. Binnen de financiële kaders ziet RET geen ruimte voor uitbreiding. RET zal het gebruik van deze nieuwe lijn monitoren en zal bij succes de mogelijkheden onderzoeken voor uitbreiding in een volgend Vervoerplan.</p>	
Metrocov	RET Bus	<p>Staat negatief tegenover het voorstel om naar de Kleiweg (RET) te rijden i.p.v. naar Station Noord. Geeft aan dat het enige echte voordeel de rechtstreekse verbinding met het Sint Franciscus Gasthuis is, maar de RET geeft niet aan wat het verwachte aantal reizigers is.</p> <p>Geeft aan dat het RET-argument van een betere verbinding met de metro Melanchthonweg niet overtuigt niet, want voor Schiebroek is dit niet nodig, omdat tramlijn 8 voorziet in een frequente verbinding met het metrostation. Geeft aan dat reizigers van verder weg (Lansingerland) in Schiebroek kunnen overstappen op tramlijn 8. Vindt de door de RET genoemde combinatie van lijn 35 en lijn 174 van (zeer) beperkt nut.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ten eerste is het slechts van nut voor een beperkt deel van Hillegersberg/Schiebroek omdat beide lijnen daar maar twee gezamenlijke haltes hebben: Grindweg en Bergse Dorpsstraat. -Verder liggen alleen de haltes Argonautenweg (lijn 35) en Minervalaan (lijn 174) nog een beetje dicht bij elkaar. -Het zal waarschijnlijk zeer lastig zijn om de dienstregeling van beide laagfrequente lijnen goed op elkaar af te stemmen. Vindt dat reizigers in Hillegersberg voor de verbinding met metro Melanchthonweg meer baat hebben bij het ongedaan maken van de afschaling van de dienstregeling van lijn 35. <p>Vindt een groot nadeel van de routewijziging van lijn 174 het vervallen van de rechtstreekse verbinding tussen Schiebroek en OV-knooppunt Station Noord</p>	<p>RET heeft het vervoerplanvoorstel voor lijn 174 inmiddels aangepast en stelt voor om met deze lijn zowel metrostation Melanchthonweg (alwaar de bus zal keren) als Station Noord aan te doen. Hiermee blijven het Kleiwegkwartier en Station Noord rechtstreeks bediend.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>(treinstation) is omdat hierdoor ook de verbinding tussen Schiebroek en het Kleiwegkwartier slechter wordt. Geeft aan dat reizigers bij Kleiweg (RET) zouden kunnen overstappen van lijn 174 op tramlijn 6 en andersom. Echter denkt dat ook hier geldt dat de dienstregelingen van beide lijnen waarschijnlijk lastig op elkaar zijn af te stemmen (lijn 6 rijdt hier niet hoogfrequent maar slechts elke 20 minuten). Bovendien is het een enorme omweg ten opzichte van de huidige route. Vindt het niet realistisch om te verwachten dat veel reizigers deze overstap zullen gaan gebruiken, ze zullen eerder volledig afhaken. Geeft aan dat het vervallen van de verbinding naar het Kleiwegkwartier en Station Noord volgens de RET ongeveer 180 reizigers per werkdag dupeert. Vindt dat geen gering aantal en zou haar verbazen als er meer dan 180 reizigers naar Sint Franciscus Gasthuis worden verwacht.</p> <p>Vindt de eventuele extra reizigers naar Melanchthonweg in de afweging betrekken niet eerlijk tegenover de gedupeerden naar Kleiwegkwartier en Station Noord. Voor Melanchthonweg zijn er immers goede alternatieven in de vorm van tramlijn 8 en buslijn 35.</p>		
Metrocov	RET Bus	<p>Geeft aan dat RET het voorstel van een mogelijke routewijziging van lijn 173 nauwelijks onderbouwt. Vraagt zich af hoeveel reizigers er voordeel bij hebben en hoeveel reizigers er op achteruit gaan. Het laatste met name in de wijk Oosteindsche Akker in Bergschenhoek (loopafstand naar de halte). Ziet graag op dit punt graag een nadere toelichting.</p>	<p>Voorlopig ziet de gemeente Lansingerland geen mogelijkheden voor de door de RET voorgestelde routewijziging en blijft de route van lijn 173 behouden. Mocht er in de toekomst toch een andere mogelijkheid komen, dan zal RET inderdaad in de afweging de voor- en nadelen voor de reizigers betrekken.</p>	Nee
Metrocov	RET Bus	<p>Geeft aan dat de lijnen 71 en 72 nog wat aantrekkelijker gemaakt zouden kunnen worden door via de Zuiderparkweg-Strevelsweg-Pleinweg te rijden i.p.v. via de Goereesestraat. Door deze routewijziging wordt ook het Ikazia Ziekenhuis bediend. Ziet ook hier graag een nadere toelichting.</p>	<p>Omdat deze genoemde route te vertraginggevoelig is, heeft RET . daar op deze lijnen niet voor hebben gekozen. Het Ikazia-ziekenhuis wordt wel door andere buslijnen bediend en ligt op loopafstand van metrostation Zuidplein.</p>	
Metrocov	RET Bus	<p>Begrijpt van RET dat - zolang er maatwerk gepland is - er in ieder geval een aansluiting wordt gezocht op een</p>	<p>Voor het verlengen van lijn 38 is een doorsteek van de Kerkhoflaan naar de Boezemlaan nodig, wat duur en verkeerskundig ingrijpend is.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		<p>halte waar een railverbinding aanwezig is. Vindt dat een minimale vereiste.</p> <p>Vindt een ideaal toekomstscenario dat buslijn 38 door van Crooswijk via de Bosdreef naar Station Alexander rijdt, dit ook (weer) 's-avonds en zondag. Dan wordt niet alleen de nieuwe wijk beter bedient, maar ook het Kralingse Bos en het Hoofdweggebied (via de nieuwe halte bij de Koningslaan waar ook de nieuwe buslijn 175 station Alexander - Delft gaat stoppen). Ook wordt daarmee als klap op de vuurpijl de ontbrekende OV-schakel Crooswijk - station Alexander opgevuld.</p>	<p>Verder kost het verlengen tot aan Station Alexander zoals het Metrocov voorstelt zodanig veel extra kilometers dat hiervoor sterk gesneden zou moeten worden in andere buslijnen, tenzij Rotterdam dit allemaal als meerwerk zou bekostigen.</p> <p>Voorlopig begint RET met gemeentelijk maatwerkvervoer (buiten concessie). RET blijft met de gemeente Rotterdam in overleg over de bediening van Nieuw Kralingen met tram (verkenning in het kader van Plan Toekomstvast Tramnetwerk en/of bus (Plan Nieuw Busnet).</p>	
Metrocov	RET Bus	<p>Geeft aan dat buslijn 69 nu bij metro Pernis eindigt en niet aan de westkant van de A4 (Vondelingenplaat komt.</p> <p>Geeft aan dat de daar aanwezige bedrijven graag zouden zien dat de bus daar de Butaanweg aandoet. Verzoekt in het kader van de varianten die voor deze lijn worden onderzocht worden deze mogelijkheid mee te nemen.</p>	Als lijn 69 'buitenom' gaat rijden, zat RET zich inderdaad inspannen voor realisatie van deze halte, samen met de wegbeheerder.	Nee
Metrocov	RET Bus	<p>In relatie tot buslijnen 30,35 en 36: Geeft aan dat NS eind 2024 in de latere avonduren (na ongeveer 21.00) de dienstregeling van de Intercitytreinen op station Rotterdam Alexander een kwartier verschoven heeft en dat deze treinen in beide richting nu rond het hele en halve uur vertrekken in plaats van kwart over en kwart voor. Geeft aan dat RET de dienstregeling van de lijnen 30, 35 en 36 niet mee heeft geschoven met die van de trein waardoor de aansluitingen later op de avond erg slecht zijn. Pleit ervoor dit zo spoedig mogelijk recht te zetten. Volgens onderzoek van het Metrocov zelf kan dit zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor aansluitingen op deze buslijnen. Geeft aan dat er in bepaalde gevallen zelfs positieve gevolgen zijn. Geeft aan dat het wel duidelijk is dat daarbij de omloopsnelheid van deze buslijnen niet in gevaar mag komen.</p>	RET zal bezien of deze aansluitingen hersteld kunnen worden, zonder dat dit ten koste gaat van andere aansluitingen en/of efficiëntie van de dienstregeling.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Metrocov	RET Bus	<p>Geeft aan dat NS in 2026 de Sprinterfrequentie op de lijn Den Haag-Rotterdam-Dordrecht v.v. op zaterdag overdag uitbreidt van twee naar vier treinen per uur. Vindt dit een langverwachte en heel erg welkome verbetering.</p> <p>Geeft aan dat de huidige 20-minutendienst van lijn 84 op zaterdagmiddag hierop niet goed aan te sluiten is (station Barendrecht). Stelt voor om de frequentie van lijn 84 op zaterdagmiddag te verhogen tot een kwartierdienst.</p>	Door deze frequentie is de aansluiting inderdaad niet ideaal, maar de vervoervraag rechtvaardigt momenteel een frequentieverhoging niet. In het kader van Plan Nieuw Busnet beziet RET graag samen met de gemeente de mogelijkheden om het netwerk te optimaliseren.	Nee
Metrocov	EBS VPR	<p>Is blij met het succes van de nieuwe lijnen 102 en 105 en ook met dat de frequentie in de spits wordt verhoogd naar een kwartierdienst.</p> <p>Geeft aan dat volgens het vervoerplan van EBS uitbreiding van de bedieningstijd van de lijn hoog op het verlanglijstje van reizigers staat. Onderschrijft dit, maar ze weet ook dat dit een forse uitbreiding van het aantal dienstregelingskilometers zou betekenen. Vindt dat zodra dit alsnog kan, de focus hierbij niet alleen moet liggen op maandag t/m vrijdag overdag, maar juist ook op de avonden en het weekend. Geeft aan dat het haar wens is om de dienstregeling van lijn 102 - en zo spoedig mogelijk ook lijn 105 - uit te breiden naar de avonden, de zaterdag en liefst ook zondag, zodat een volwaardige aantrekkelijke verbinding tussen Brielle en intercitystation Schiedam Centrum kan ontstaan.</p> <p>Hoopt in dit verband dat de MRDH een structurele oplossing vindt voor het tolvaagstuk van de Maasdelatunnel.</p>	EBS deelt de mening dat, naast het bieden van voldoende capaciteit op werkdagen overdag, de focus moet liggen op het uitbreiden van het aanbod in de avonden en het weekend mits dit kan vanuit het aantal beschikbare dienstregelingskilometers en wanneer er een oplossing is voor het tolvaagstuk.	Nee
Metrocov	EBS VPR	<p>Ziet graag dat onderzocht wordt of de aansluiting in Hellevoetsluis tussen lijn 106 uit Brielle en lijn 104 (Connexion) naar Ouddorp-Renesse kan worden verbeterd, omdat in deze richting de overstaptijd meestal meer dan 20 minuten is.</p> <p>En ook dat er vaak sprake is van een net niet aansluiting. In de andere richting gaat het beter.</p>	EBS neemt het verzoek in behandeling en gaat kijken of een betere aansluiting mogelijk is.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
Metrocov	EBS VPR	<p>Geeft aan dat lijn 106 verdwijnt tussen Hellevoetsluis en Zuidland, behalve in de ochtendspits en dat EBS voorstelt hier maatwerk te bieden in de vorm van een verlengde lijn 107. Vindt dit plan in een aantal opzichten een verbetering.</p> <p>-In de eerste plaats vervalt op zaterdag de overstap in Oudenhorn van lijn 107 op lijn 91 en wordt de verbinding Hellevoetsluis-Zuidland weer rechtstreeks en zonder bellen.</p> <p>-En in de tweede plaats wordt lijn 107 een gewone lijn met kleine busjes i.p.v. een belbus.</p> <p>Geeft aan dat het volgens het vervoerplan nog niet zeker of het voorstel van EBS daadwerkelijk doorgaat omdat dit nog moet worden besproken met de gemeenten Voorne aan Zee en Nissewaard.</p> <p>Is van mening dat het belangrijk is dat de verbinding tussen Hellevoetsluis en Zuidland ook buiten de ochtendspits in stand blijft, anders ontstaat een witte vlek in het OV-net op Voorne-Putten. Geeft aan dat hiervoor voldoende vraag lijkt want de reizigers die in de ochtendspits met de ritten van lijn 106 reizen, willen in elk geval ook later op de dag weer terug.</p>	EBS garandeert het behoud van de verbinding tussen Zuidland en Hellevoetsluis. Het inperken van lijn 106 tussen beide plaatsen kan alleen als lijn 107 (als onderdeel van het maatwerk) als vaste lijn gaat rijden. Hier hangen vervoerplan en maatwerkplan dus aan elkaar vast.	Nee
Metrocov	EBS VPR / RET	Gaat er voor zowel de RET als EBS ervan uit dat wanneer er aandachtspunten zijn qua toegankelijkheid (tramhaltes Mathenesserlaan, extra vervoer in kader witte vlekken EBS) de vertegenwoordigers van de hier beoogde doelgroepen ook betrokken worden.	MRDH, EBS en RET consulteren zoals gebruikelijk bij dergelijke ingrepen de partijen, die zich bezig houden met toegankelijkheid.	Nee
Metrocov	Algemeen	<p>Adviseert in de afweging van realisatie van (nieuwe) bushaltes niet alleen de meest logische overweging in acht te nemen, maar ook juist sociaal verantwoorde locaties, zoals ziekenhuizen, verzorgingscentra en centra waar bewoners, bezoekers, afhankelijk zijn van openbaar vervoer.</p> <p>Geeft aan dat een te grote loopafstand naar een halte de zwakste schakel kan vormen in de reis, waardoor wordt afgezien van gebruik van het OV.</p>	MRDH en de OV-bedrijven nemen kennis van deze reactie.	Nee
Metrocov	Algemeen	Geeft aan dat bij verschillende voorstellen van de RET wordt verwezen naar klachten.	Hoewel MRDH en de OV-bedrijven de behoefte snappen, roepen de we de leden van het Metrocov op om zelf in samenwerking met	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2026
		Mist een duidelijke rapportage over de klachten. Geeft aan dat het voor haar onmogelijk om een goed overzicht te houden over het gehele lijnennet. Inzicht in klachten en de ontwikkeling van klachten (kwantiteit en kwaliteit) helpt de advisering.	elk van hun eigen achterbannen tot input te komen voor een goede advisering. Het is niet de rol van het Metrocov om het concessie management uit te voeren. Echter desgevraagd kan wel een keer in een vergadering van het Metrocov op een wat hoger abstractieniveau het onderwerp 'klachten' aan de orde komen.	
Provincie Zuid-Holland			Geen reactie ontvangen.	
Qbuzz	RET Bus	Suggereert RET om te kijken of wellicht een ander lijnnummer, dan 175, gekozen kan worden voor de nieuwe verbinding van Delft naar Rotterdam Alexander. Dit omdat de buslijn van Qbuzz tussen Gouda en Rotterdam metro Nesselande ook al dat nummer heeft. Misschien kan dit namelijk voor sommige databronnen tot verwarring leiden als er twee buslijnen 175 in Rotterdam rijden.	De nieuwe sneldienst Rotterdam Alexander – Lansingerland – Delft v.v. zal onder lijnnummer 172 gaan rijden.	Ja, lijnnummer wordt aangepast.

