

# Nota van Reactie Vervoerplannen 2027

**Concept , versie 24 juni 2026**

## Nota van Reactie Vervoerplannen 2027

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 2027
Albrandswaard	Algemeen	Waardeert de mogelijkheid om mee te denken over de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de gemeente en regio en geeft aan over het algemeen positief tegenover de door RET voorgestelde wijzigingen te staan, met name waar deze bijdragen aan een betere spreiding van het aanbod en een verbetering van de bereikbaarheid.	RET en MRDH nemen kennis van deze positieve reactie.	Nee
Albrandswaard	RET Bus	<p><i>Lijn 183</i></p> <p>Beschouwt de uitbreiding van de bediening van buslijn 183 in de avonduren tot circa middernacht als een duidelijke verbetering voor de bereikbaarheid van Portland omdat er hiermee beter wordt aangesloten op de vervoersvraag in de avond en de bruikbaarheid van het openbaar vervoer daarmee toeneemt.</p> <p>Geeft aan wel aandachtspunten te hebben bij de voorgestelde frequentiewijzigingen, omdat de verlaging van de frequentie op zaterdag van twee keer per uur naar één keer per uur een verslechtering van het aanbod betekent op een dag waarop er juist sprake is van recreatief en sociaal verkeer. Ook de beperkte frequentie in de avond (één keer per uur) kan voor reizigers een drempel vormen om het openbaar vervoer te nemen en roept daarom dringend op om te bekijken of de dienstregeling op dat onderdeel in stand kan blijven.</p> <p>Waardeert de invoering van een uurdienst op zondag als een positieve ontwikkeling, aangezien er momenteel geen bediening is en dit bijdraagt aan een inclusiever en toegankelijker OV-netwerk.</p>	RET begrijpt de wens, maar er is binnen de concessie geen ruimte om méér dienstregelingkilometers te bieden. Dit betekent dat de avondbediening relatief beperkt is en ook (enigszins) ten koste gaat van andere lijnen. Vanuit (potentiële) vervoervraag verwacht RET hiermee een evenwichtig vervoeraanbod te realiseren.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Albrandswaard	RET Bus	<p><i>Lijn 283</i></p> <p>Begrijpt het vervallen van buslijn 283 tijdens schoolvakanties vanuit operationeel perspectief, aangezien dit in de praktijk al gebeurde, maar vraagt wel aandacht voor de reizigers die afhankelijk zijn van deze verbinding en het belang van duidelijke communicatie hierover.</p>	RET zal de wijzigingen duidelijk communiceren.	Nee
Albrandswaard	RET Bus	<p><i>Nachtbuslijnen 7 en 11</i></p> <p>Geeft aan dat de aanpassingen aan de nachtbuslijnen deels verbeteringen in reistijd en bereikbaarheid bieden. Het sneller maken van lijn N11 en het toevoegen van ritten op lijn N7 wordt gezien als positieve ontwikkelingen.</p> <p>Constaateert dat het vervallen van de halte Zuidplein richting Rotterdam Centraal en de vervanging door een halte bij Ikazia Ziekenhuis gevolgen kan hebben voor de overstapmogelijkheden. En vraagt om aandacht voor een goede aansluiting op andere modaliteiten en duidelijke reisinformatie voor reizigers.</p> <p>Is positief over de uitbreiding van lijn N7 met extra ritten en haltes, waaronder metrohaltes, omdat dit zou kunnen bijdragen aan een betere spreiding van de vervoersvraag in de nacht.</p>	RET dankt u voor de positieve reactie en neemt uw aandachtspunten t.a.v. (informatie over) overstapmogelijkheden mee.	Nee
Albrandswaard	Algemeen	Vraagt nadrukkelijk aandacht voor de effecten van de invoering van GOW30 op de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en geeft aan dat wanneer de lagere snelheden niet goed worden ingepast in de dienstregeling, dit kan leiden tot frequentieverlagingen of een verslechterde punctualiteit en acht dat onwenselijk. Verzoekt om hier in de verdere uitwerking expliciet rekening mee te houden.	<p>EBS, HTM en MRDH hebben meermaals bij alle gemeenten aangegeven dat mitigerende maatregelen absoluut noodzakelijk zijn om het voorzieningenniveau en de frequenties van het OV in stand te houden. De gemeenten hebben hierin zelf een cruciale rol.</p> <p>MRDH heeft subsidiemogelijkheden voor maatregelen om de infrastructuur aan te passen naar maximaal 30 km/u. In die zin ondersteunt MRDH de gemeenten al.</p> <p>Mocht het de gemeenten niet lukken om met infrastructurele maatregelen de exploitatiekosten op zijn minst gelijk te houden en net als vorig jaar bij Rotterdam de hogere kosten niet wil</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			vergoeden, dan wordt verwacht dat gemeenten de maatregelen van de OV-bedrijven ondersteunt die genomen moeten worden om de exploitatiekosten niet op te laten lopen.	
Albrandswaard	Gemeentelijk maatwerkvervoer	<p>Vraagt opnieuw nadrukkelijk aandacht voor de positie en toekomst van de buurtbus binnen de gemeente. Geeft aan dat de buurtbus een cruciale rol vervult in het bedienen van gebieden en doelgroepen waar regulier openbaar vervoer minder rendabel of haalbaar is. Geeft tevens aan dat eerder gesignaleerde knelpunten, zoals verouderde apparatuur, het ontbreken van actuele reisinformatie en beperkte betaalmogelijkheden, nog altijd actueel zijn en hierdoor geen goed inzicht te krijgen is in gebruikersaantallen, inkomsten mis te lopen en dat dit zorgt ook voor frustratie bij de vrijwilligers die op de buurtbus rijden.</p> <p>Vindt daarnaast dat het ontbreken van een duidelijk langetermijnperspectief op dit onderdeel een groot zorgpunt blijft en verzoekt MRDH en RET om, in samenwerking met de betrokken gemeenten, te blijven werken aan een structurele oplossing voor de buurtbus, waarbij het van belang is dat de buurtbus beter wordt geïntegreerd in het totale OV-systeem en toekomstbestendig wordt gemaakt.</p>	<p>Hoewel RET als service gemeentelijk maatwerkvervoer in de frequentietabellen opneemt in haar vervoerplan, maakt gemeentelijk maatwerkvervoer geen onderdeel uit van de concessie die MRDH uitgeeft.</p> <p>MRDH verleent slechts subsidie voor gemeentelijk maatwerkvervoer waar de gemeente zelf de opdrachtgever van is.</p> <p>Het is aan de gemeente zelf om te bepalen of ze aanvullend op het reguliere OV dat al door RET gereden en verzorgd wordt en waar MRDH concessieverlener van is, nog extra vervoer in wil kopen. De gemeente is dus vooralsnog zelf bepalend voor bepaling van de positie en de toekomst van haar buurtbus.</p> <p>Bij de uitwerking van Plan Busnet, dan wel de Mobiliteitsvisie zal bekeken worden of en zo ja, hoe er in relatie tot (het onderzoek naar) Publieke Mobiliteit omgegaan kan worden met vervoer dat nu nog gemeentelijk maatwerkvervoer is dat voor 50% betaald wordt door de gemeente en 50% door MRDH. Vooralsnog is daar nog geen duidelijkheid over te geven.</p>	Nee
Albrandswaard	Algemeen	<p>Vertrouwt erop dat de gemeentelijke reactie wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het definitieve Vervoerplan 2027 en wil graag betrokken blijven bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio.</p>	<p>RET en MRDH hebben uw reactie inhoudelijk beoordeeld en waar dit leidt tot een aanpassing van het Vervoerplan 2027 is dit aangegeven in de Nota van Reactie.</p> <p>Uiteraard zal de gemeente betrokken blijven worden bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio.</p>	Nee
Barendrecht	RET Tram	<p><i>Lijn 5</i></p> <p>Geeft aan dat de frequentie van tramlijn 5 in de daluren verlaagd wordt. In plaats van elke 7/8 minuten gaat de tram elke 8 minuten rijden. Geeft aan dat het effect hiervan voor de reiziger nauwelijks merkbaar is. Steunt daarom deze wijziging.</p>	RET dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Barendrecht	RET Bus	<p><i>Lijn 183</i></p> <p>Geeft aan dat op dit moment buslijn 183 niet in de avonden en op zondag rijdt en dat op deze momenten er een busverbinding ontbreekt die oost- en west-Barendrecht met elkaar verbindt. Vindt het voorstel om lijn 183 ook in de avond en op zondag te laten rijden een positieve ontwikkeling voor de OV-bereikbaarheid van Barendrecht.</p> <p>Heeft er begrip voor dat er in de huidige financiële situatie geen ruimte is voor extra vervoersaanbod binnen de huidige dienstregeling. Vindt dat de uitbreiding van de dienstregeling van lijn 183 ten koste gaat van ander vervoersaanbod daarmee een logisch gevolg.</p> <p>Zou uiteraard graag zien dat er een mogelijkheid bestaat om op de langere termijn het aanbod van openbaar vervoer uit te breiden.</p> <p>Geeft aan dat de uitbreiding van lijn 183 ten koste gaat van de volgende lijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lijn 183 gaat op zaterdag 1x per uur rijden ipv 2x per uur;</li> <li>- Lijn 82 gaat in avonden en op zondag 1x per uur rijden ipv 2x per uur;</li> <li>- Lijn 283 rijdt niet tijdens de schoolvakanties.</li> </ul> <p>Geeft aan dat door deze wijzigingen de bediening van lijn 183 op zaterdagen achteruit gaat en dat er in de avond en op zondag minder bussen over de Rhoonse Baan – Smitshoekse Baan rijden.</p> <p>Vindt, gezien het gebruik van de haltes Vrijheidsakker en Mandenmakerij op de Smitshoekse Baan, een verlaging van de frequentie passend.</p> <p>Vindt de verlaging van de frequentie van lijn 183 op zaterdagen een zorgpunt. Wil daarom de RET verzoeken de impact hiervan goed te monitoren en te beoordelen ten opzichte van de toename van het gebruik in de avonden en op zondag.</p>	<p>RET dankt de gemeente voor deze reactie en zal de verlaging van de frequentie van lijn 183 op zaterdagen gaan monitoren en beoordelen ten opzichte van de toename van het gebruik in de avonden en op zondag.</p> <p>In het reguliere contact met de gemeente kan dit aan de orde komen.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat het vervallen van lijn 283 in de schoolvakanties vergelijkbaar is met de situatie die de afgelopen jaren van toepassing was als gevolg van het personeelstekort. Vindt dat het vervallen van deze verbinding te verklaren is en dat dit opgevangen kan worden door lijn 84 en 183. Verwacht geen grote nadelen van deze afschaling.</p>		
Barendrecht	RET Bus	<p><i>Lijn 283</i></p> <p>Geeft aan dat ze in haar reactie op de vervoerplannen 2026 het verzoek had opgenomen om te overwegen de route van lijn 283 te wijzigen. Dit omdat de huidige route over de Middeldijk en Ziedewijdebaan maar een zeer beperkte meerwaarde heeft en dat dit ook zichtbaar is aan het aantal instappers op de haltes Swinleede en Ziedewijdebaan.</p> <p>Verwacht dat het een meerwaarde heeft voor lijn 283 wanneer deze gebruik gaat maken van de route via de 2e Barendrechtseweg en Buitenlandse Baan en steunen dan ook deze wijziging.</p>	RET dankt de gemeente voor haar positieve reactie over de routewijziging.	Nee
Barendrecht	RET Bus	<p>Lijn 187</p> <p>Geeft aan dat op bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard de begin-/eindhalte van lijn 187 ter hoogte van de halte Peterselieweg ligt en dat in het vervoerplan het voorstel is opgenomen om een extra halte te realiseren nabij het kruispunt Voorweg-Laurierweg. Geeft aan dat deze halte de bereikbaarheid van diverse bedrijven op Nieuw-Reijerwaard verbetert. Ziet het toevoegen van deze halte als een positieve ontwikkeling.</p> <p>Vraagt daarbij wel aandacht voor de bedieningstijden van deze bushalte in relatie tot de start- en eindtijden van diensten van grote bedrijven op Dutch Fresh Port. Geeft aan dat door deze tijden beter op elkaar</p>	<p>Er spelen diverse bereikbaarheidswensen in Nieuw-Reijerwaard, waarvan de RET de nu bekende wensen invult met de extra halte op lijn 187 en vroegere rit op zondag op lijn 146.</p> <p>De RET heeft via Zuid-Holland Bereikbaar vernomen dat er een bijeenkomst met diverse werkgevers in Nieuw-Reijerwaard komt over de bereikbaarheid. De RET hoopt dan een compleet beeld te krijgen bij het vervoerpotentieel op tijden en plekken waar nu aanbod ontbreekt en neemt dit dan bij volgende wijzigingsmomenten ter overweging mee.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		aan te laten sluiten, het wellicht interessanter wordt voor werknemers om gebruik te maken van lijn 187.		
Barendrecht	RET Bus	<p><i>Nachtbuslijn 11</i></p> <p>Geeft aan dat RET sinds september 2025 weer is gestart met het aanbieden van nachtbusen. Vindt dat, gezien het hoge gebruik van de nachtbusen, deze herstart als een succes kan worden ervaren. Geeft aan dat in het vervoerplan het voorstel is opgenomen om de route van nachtbus 11 richting Barendrecht te versnellen. Vindt dat deze versnelling de aantrekkelijkheid van de nachtbus voor inwoners van Barendrecht vergroot. Is daarmee positief over deze voorgestelde wijziging.</p>	RET dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee
Barendrecht	Gemeentelijk maatwerk- vervoer	<p>Geeft aan de organisatie van de buurtbussen in de gehele regio een blijvend punt van aandacht is. Geeft aan dat het organiseren van de buurtbus in de gemeente veel tijd vraagt van een beperkt aantal vrijwilligers. Wil graag, om deze last te beperken, met de RET en MRDH in gesprek om te bespreken op welke wijze deze organisatie anders kan worden ingericht.</p> <p>Geeft aan dat de apparatuur binnen de buurtbussen, vergeleken met de standaard RET-bussen, verouderd is en dat RET diverse testen uitvoert om de apparatuur te verbeteren, maar dat dit tot op heden niet heeft geleid tot een structurele oplossing. Geeft aan dat door het achterblijven van een passende oplossing er geen actuele reisinformatie over de buurtbussen beschikbaar is en ook diverse problemen zijn met betalingen in de buurtbussen. Wil erop aandringen dat er op korte termijn een goede werkende oplossing komt voor dit vraagstuk.</p>	<p>Hoewel RET als service gemeentelijk maatwerkvervoer in de frequentietabellen opneemt in haar vervoerplan, maakt gemeentelijk maatwerkvervoer geen onderdeel uit van de concessie die MRDH uitgeeft. MRDH verleent slechts subsidie voor gemeentelijk maatwerkvervoer waar de gemeente zelf de opdrachtgever van is.</p> <p>Het is aan de gemeente zelf om te bepalen of ze aanvullend op het reguliere OV dat al door RET gereden en verzorgd wordt en waar MRDH concessieverlener van is, nog extra vervoer in wil kopen. De gemeente is dus vooralsnog zelf bepalend voor bepaling van de positie en de toekomst van haar buurtbus.</p> <p>Bij de uitwerking van Plan Busnet, dan wel de Mobiliteitsvisie zal bekeken worden of en zo ja, hoe er in relatie tot Publieke Mobiliteit omgegaan kan worden met vervoer dat nu nog gemeentelijk maatwerkvervoer is dat voor 50% betaald wordt door de gemeente en 50% door MRDH. Vooralsnog is daar nog geen duidelijkheid over te geven.</p>	Nee
Barendrecht	Algemeen/ RET Bus	Geeft aan dat RET werkt aan een plan voor een nieuw busnetwerk en dat samen met de betrokken gemeenten wordt gezocht naar mogelijkheden om	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie en werken samen met de gemeente verder aan Plan Busnet, waarbij opgemerkt moet worden dat start uitvoering van dit netwerk voorzien is in 2029.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>het busnetwerk in de regio te optimaliseren. Geeft aan dat de start van de uitvoering van dit nieuwe netwerk is voorzien in 2028 en dat daarom in het Vervoerplan 2026 hier nog geen rekening mee gehouden is.</p> <p>Participeert actief binnen het project voor 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. Vindt dat ook het nieuwe busnetwerk goed aan moet sluiten op de woningbouwopgave in de regio.</p> <p>Ziet graag vanuit het oogpunt van de regionale bereikbaarheid 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) moeten worden versterkt.</p>		
Barendrecht	Algemeen	<p>Gaat ervan uit MRDH en RET hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en vraagt om de reactie van de gemeente mee te nemen bij het opstellen van het definitieve Vervoerplan 2027 van de RET.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente uiteraard van harte bereid om mee te blijven denken over openbaar vervoer in en rond haar gemeente.</p>	RET en MRDH nemen met instemming kennis van deze reactie	Nee
Capelle aan den IJssel	Algemeen	<p>Heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerp vervoerplannen 2027. Waardeert de inzet om het openbaar vervoer in de regio verder te ontwikkelen.</p>	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie en danken de gemeente voor waardering.	Nee
Capelle aan den IJssel	RET Bus	<p>Ziet tegelijkertijd wij op één cruciaal punt een structureel probleem dat nadrukkelijker aandacht vraagt: de betrouwbaarheid van de busdienstverlening in haar gemeente.</p>	RET en MRDH erkennen dat de verhoogde uitval in de afgelopen tijd een effect gehad kan hebben op het gebruik van het openbaar vervoer in Capelle aan den IJssel.	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat de forse daling van het aantal reizigers in de gemeente naar haar overtuiging niet het gevolg is van een afnemende vervoersvraag, maar van langdurige en structurele rituitval. Geeft aan dat met name op de lijnen 30 en 31 sprake is geweest van een combinatie van afgeschaalde dienstregelingen én aanvullende uitval en dat dit het vertrouwen van reizigers in de bus ernstig ondermijnd heeft.</p> <p>Geeft aan dat de praktijk is dat een dienstregeling die op papier frequent is, maar in de uitvoering onvoorspelbaar en onbetrouwbaar blijkt, voor reizigers niet meer functioneert. Reizigers haken af en zoeken alternatieven. Ziet de huidige reizigersdaling dan ook primair als een gevolg van deze verminderde betrouwbaarheid en niet omdat er geen vraag is naar een dergelijke busdienst.</p> <p>Vindt dit een zorgelijke ontwikkeling. Geeft aan dat de betrouwbaarheid de basis vormt van het openbaar vervoer en dat zonder die basis andere verbeteringen hun effect verliezen.</p> <p>Doet daarom een dringend beroep op de RET en de MRDH om prioriteit te geven aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het structureel terugbrengen van rituitval;</li> <li>• het hanteren van een realistische en uitvoerbare dienstregeling;</li> <li>• en het actief herstellen van het vertrouwen van reizigers.</li> </ul> <p>Verwachten dat deze herstelopgave expliciet en concreet wordt gemaakt in de verdere uitwerking van de plannen.</p>	<p>Op 7 mei heeft de Manager Exploitatie &amp; Subsidies de gemeente ingelicht dat het personeelstekort bij RET in de afgelopen maanden flink teruggedrongen is en dat mede hierdoor de rituitval ook al flink verminderd is. De gemeente heeft de positiever wordende uitvalpercentages in een tabel gekregen.</p> <p>RET en MRDH gaan er met minder uitval van uit dat het gebruik van het openbaar vervoer in de gemeente weer zal gaan toenemen.</p> <p>Met genoeg personeel is RET beter in staat om een realistische en uitvoerbare dienstregeling te rijden.</p>	
Capelle aan den IJssel	RET Bus	<p><i>Lijn 31</i></p> <p>Geeft aan dat lijn 31 momenteel maar 1 keer per uur rijdt vanwege de afgeschaalde dienstregeling omdat er niet genoeg buschauffeurs beschikbaar zijn. Vindt</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, wijzigen een aantal voorstellen.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>dat het lagere reizigersaantal door combinatie van een afgeschaalde dienstregeling en daar bovenop ongeplande rituitval.</p> <p>Kijkt graag samen met de MRDH en de RET naar een structurele oplossing voor het bedieningsgebied van lijn 31. Geeft aan dat mogelijk dat Publieke Mobiliteit hiervoor een oplossing is. Geeft aan dat totdat deze oplossing er is, lijkt de gemeente niet nodig lijkt om dienstregelingsuren voor lijn 31 in te leveren. Vindt het daarom logisch dat lijn 31 voor 2x per uur in het concept-vervoerplan opgenomen blijft staan.</p> <p>Staat positief tegenover initiatieven te onderzoeken die bijdragen aan slimmer en flexibeler vervoer. Geeft aan dat de voorwaarde wel is dat ze een verbetering zijn voor de reiziger. Heeft daarnaast een aantal voorwaarden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Er moet geen sprake meer zijn van hoge rituitval. Lijn 30 moet weer volgens elk kwartier rijden;</li> <li>- De Publieke Mobiliteit moet rijden tussen 7.00 en 24.00 uur;</li> <li>• Het reserveren van de dienst dient tot zo kort mogelijk voor vertrek mogelijk te zijn, met een streven naar maximaal 15 minuten.</li> <li>• Alle haltes in Schollebaar moeten via Publieke Mobiliteit verbonden worden met de overige haltes in bijvoorbeeld het centrum van Capelle of het IJsselland ziekenhuis.</li> </ul> <p>Vindt juist in een situatie waarin de betrouwbaarheid al onder druk staat dat terughoudendheid is geboden met het vervangen van vaste structuren door vraagafhankelijke concepten. Vraagt om zorgvuldige monitoring en duidelijke evaluatiecriteria.</p>	<p>Zo wordt het voorstel om lijn 31 in frequentie te verlagen naar 1x/u ingetrokken en blijft de beoogde frequentie van 2x/u net als in vervoerplan 2026 in stand. Dit in de situatie tot de implementatie van de pilot vraagafhankelijk vervoer.</p> <p>Ten aanzien van vraagafhankelijk vervoer: De wens van de gemeente voor ruimere bedieningstijden en opstapplaatsen wordt in de lopende gesprekken en simulaties onderzocht. Het geheel moet echter wel passend zijn bij de financiële kaders die erover afgesproken worden.</p>	
Capelle aan den IJssel	RET Metro	Vindt dat een goede aansluiting op de metro essentieel blijft. Onderschrijft het belang van sterk voor- en natransport, maar constateert dat de huidige betrouwbaarheid van busverbindingen deze functie onder druk zet. Ziet tegelijkertijd dat de P+R	RET en MRDH zijn het met deze reactie eens.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>parkeerplekken voor auto's nabij de metrohaltes in Capelle al vroeg in de ochtend vol staan.</p> <p>Vindt verbetering van de uitvoering op de buslijnen daarmee ook randvoorwaardelijk is voor het functioneren van het metronetwerk.</p> <p>Vraagt om hier expliciet samenhang in aan te brengen.</p> <p>Geeft aan dat het wat de gemeente betreft ook de eigen fiets een belangrijke rol in het voor- en natransport speelt dat ook deelfietsen op termijn hier een belangrijke rol in spelen.</p>		
Capelle aan den IJssel	RET Metro	<p>Hecht groot belang aan een sociaal veilige reisomgeving. Ontvangt vanuit diverse inwoners van de gemeente signalen dat zij de metro in de avonden mijden omdat ze deze sociaal onveilig vinden en dat dit met name ouderen en vrouwen zijn.</p> <p>Vraag daarom aandacht voor de sociale veiligheid waaronder een continue inzet op zichtbaarheid van personeel, maar ook schonere en opgeruimde metrostations en duidelijkere huisregels zoals niet bellen op speaker.</p>	<p>RET erkent het belang van een sociaal veilige reisomgeving.</p> <p>Sinds 2026 voert RET stapsgewijs een nieuw handavingsmodel. De zichtbaarheid van toezichhouders en BOA's zal hierdoor toenemen waarbij verwacht wordt dat dit de naleving van onze huisregels positief beïnvloedt.</p>	Nee
Capelle aan den IJssel	Algemeen	<p>Benadrukt tot slot dat de gemeente nog steeds een duidelijke vraag zien naar goed openbaar vervoer.</p> <p>Wil daarnaast vanuit haar Stadsvisie meer gebieden gaan ontwikkelen rondom openbaar vervoer locaties.</p> <p>Vindt het juist daarom van belang dat het aanbod weer betrouwbaar en voorspelbaar aansluit bij de verwachtingen van reizigers.</p>	<p>RET en MRDH juichen gebiedsontwikkelingen rondom ov-locaties toe.</p> <p>Het is de continue uitdaging van RET om zo betrouwbaar en voorspelbaar mogelijk openbaar vervoer aan haar reizigers aan te bieden.</p>	Nee
Delft	Algemeen	<p>Hoopt met haar reactie op de vervoerplannen een constructieve bijdrage te kunnen leveren aan de concept-vervoerplannen die aan sluit bij de vervoersbehoefte van onze inwoners en de mensen die hier komen werken en studeren.</p> <p>Kijkt uit naar de voortzetting van de samenwerking met MRDH en vervoerders in het belang van een bereikbaar, inclusief en toekomstbestendig openbaar vervoersnet.</p>	MRDH heeft kennisgenomen van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Delft	Algemeen	Geeft aan een groot belang te hechten aan een robuust en toekomstbestendig openbaarvervoersysteem in de regio, juist in een periode waarin maatschappelijke transities en demografische groei de mobiliteitsvraag veranderen.	MRDH en de OV-bedrijven hebben kennisgenomen van deze reactie en zijn het met de gemeente eens.	Nee
Delft	Algemeen	Waardeert de inzet van de vervoerders bij het opstellen van de vervoerplannen.	De ov-bedrijven danken de gemeente voor de uitgesproken waardering.	Nee
Delft	RET Bus	<i>Lijn 40 en lijn 172</i>  Geeft aan dat de bediening van Campus Zuid op werkdagen een aandachtspunt is. Dat de bediening van dit gebied gedurende de werkdag nu beperkt blijft tot twee buslijnen in halfuurdienst. Dat dit gebied zich kenmerkt als één van de belangrijkste kennis- en innovatielocaties van Nederland. Vindt, gezien het belang van dit gebied en de toekomstige ambities, een dergelijke beperkte OV-bediening voor dit gebied niet juist.	RET zal het gebruik van het openbaar vervoer op Campus Zuid monitoren en mogelijkheden bekijken als het gebruik van het OV aldaar ertoe aanleiding geeft, maar dat is nu nog niet het geval.	Nee
Delft	Algemeen	Geeft aan met MRDH en TU Delft in gesprek te zijn over de bereikbaarheid van de campus en een OV-verbinding tussen station Delft Campus en de TU Campus/ IDD als essentieel onderdeel daarvan te dien. Blijft daarom het belang van deze verbinding benadrukken.	De gemeente Delft, de TU Delft en de MRDH werken samen aan een Uitvoeringsagenda 'Bereikbaarheid TU campus", waarbij TU Delft en gemeente Delft het voortouw nemen. Op die manier wordt zorggedragen 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.  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 de mogelijkheden tot het creëren van een mobiliteitshub wordt verkend. Alternatieven die onderzocht worden zijn deelmobiliteit, vraaggestuurd en maatwerkvervoer.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Delft	Algemeen/ RET Bus	<p><i>Verbinding met Rotterdam The Hague Airport (RTHA)</i></p> <p>Geeft aan dat de vervoerplannen geen specifieke plannen voor het verbeteren van de verbinding Delft - Rotterdam The Hague Airport (RTHA) geven. Geeft aan dat RTHA niet alleen een belangrijke knoop voor reizigers is, maar ook een belangrijke werklocatie. Vindt het in het verlengde van haar OV-visie van belang dat het vliegveld en soortgelijke locaties goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Vraagt daarom opnieuw aandacht voor het herstellen van een directe OV-verbinding tussen Delft en Rotterdam The Hague Airport, bijvoorbeeld door te onderzoeken of lijnen richting Rotterdam via RTHA kunnen worden geleid.</p>	<p>De MRDH en de RET nemen kennis van deze wens. Op korte termijn ziet RET geen mogelijkheid om hier met een routewijziging van lijn 40 gehoor te geven, gezien de impact op bereikbaarheid van andere gebieden en wellicht infrastructurele maatregelen. RET en MRDH nemen dit wel ter overweging mee in het Plan Nieuw Busnet.</p> <p>Vanuit het principe dat verbindingen over het algemeen vallen onder het concessiegebied waar reizigers hun herkomst hebben, behoort een aparte verbinding in de concessie Haaglanden ook tot denkbare opties. Om die reden is de suggestie ook doorgestuurd naar EBS.</p> <p>EBS geeft aan dat In het verleden lijn 37 heeft doorgereden tussen station Delft en Rotterdam-The Hague Airport (RTHA). Op enkele momenten op de dag trok dat een paar reizigers, maar grote delen van de dag reed de bus nagenoeg leeg tussen de genoemde bestemmingen.</p> <p>Omdat de vervoervraag naar RTHA erg specifiek is m.b.t. vertrek- en aankomsttijden van vliegtuigen en omdat het vliegveld vanaf metrostation Meijersplein en direct vanaf Rotterdam Centraal al goed ontsloten is, ziet EBS geen toekomst in het herintroduceren van een buslijn tussen station Delft en RTHA. Daarnaast kost het door de behoorlijke afstand tussen Delft en het vliegveld veel kilometers om een dienstregeling op te zetten, kilometers die EBS niet kan vrijmaken door de nullijn die wordt aangehouden. Uiteraard is het wel mogelijk dat EBS en de gemeente Delft gezamenlijk kijken of maatwerk hier een oplossing kan zijn.</p>	Nee
Delft	HTM Rail	<p><i>Lijn 19</i></p> <p>Geeft aan dat deze tramlijn vanaf deze zomer na station Delft door gaat rijden naar TU Delft Campus (Kruithuisweg). Dat ze, hoewel ze blij is dat met lijn 69 de avond- en weekendbediening van de TU Campus behouden blijft, het blijft betreuren dat tram 19 hier niet in de weekend- en avonduren rijdt. Vindt dat een goed openbaarvervoeraanbod buiten de reguliere kantooruren voor dit gebied van groot belang is, gezien de hoge concentratie van onderwijs, kennisinstellingen, bedrijvigheid, wonen,</p>	<p>MRDH herhaalt wat er in de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2025 (BcVa juli 2024) staat: "De bedieningsperiode 07.00 uur – 19.00 uur is vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst tussen TU Delft en MRDH uit 2022"</p> <p>In deze Uitvoeringsovereenkomst staat het exact als volgt omschreven: "De exploitatie van Tramlijn 19 in het Mekelpark is beperkt tot de volgende tijdvakken: ma t/m vrij van 7 tot 19 uur. Buiten deze tijden is gebruik van het spoor alleen mogelijk (b.v. ten behoeve van beheer, onderhoud, instructie), na overleg met en toestemming van TU Delft conform specificaties 2021"</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>sport en cultuur. Dat daarnaast het gebied ook een woonomgeving is dat het aantal woningen de komende jaren aanzienlijk zal toenemen. Dat voor bewoners en bedrijven een betrouwbare en continue bereikbaarheid essentieel is voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat.</p> <p>Blijft om die reden zich inzetten op een volwaardige tramverbinding in dit gebied, ook in de avond- en weekenduren. Trekt hierin graag samen op met de MRDH als uit de monitoring van de trambaan blijkt dat hier kansen voor liggen.</p>	<p>In de Gebruik-, Beheer-, en Gebruiksovereenkomst tussen de MRDH en de TU Delft is vastgelegd dat als er in de toekomst behoefte is aan aanpassing van deze tijdsvakken de MRDH en de TU Delft in overleg gaan of dit tot de mogelijkheden behoort en onder welke condities dit kan worden gerealiseerd. Medewerking van de TU Delft is hierin essentieel.</p>	
Delft	EBS HGL	<p><i>Delfthopper</i></p> <p>Geeft aan dat de Delfthopper een belangrijk onderdeel van een toegankelijk OV-systeem vormt en eraan bijdraagt dat iedere inwoner (een vorm van) openbaar vervoer ter beschikking heeft. Geeft aan dat het goed is om te zien dat er afgelopen jaar een lichte stijging van het gebruik te zien is.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente al vaker heeft gewezen op het verbeteren van de vindbaarheid van de Delfthopper, zodat de hopper een volwaardige plek in kan nemen in het mobiliteitssysteem. Vindt dat het vergroten van de service en zichtbaarheid en het benutten van kansen alleen slaagt met een goede communicatie over de Delfthopper.</p> <p>Blijft ertoe oproepen kritisch te blijven kijken naar de communicatie en informatievoorziening van deze dienst. Is in dat kader positief over de verbeteringen in informatievoorziening (op de haltes van de Delfthopper en de website) die afgelopen tijd in zijn gezet en de voorgenomen campagne om het gebruik van de Delfthopper te stimuleren.</p>	<p>EBS onderschrijft het belang van de Delfthopper, juist voor mensen die moeite hebben om grotere afstanden af te leggen naar reguliere OV-haltes. EBS is blij met de positieve reactie op de stappen die ze tot nu toe heeft gezet in de informatievoorziening en kijkt uit naar de volgende stap middels een campagne.</p> <p>EBS benadrukt dat de kracht van de Delfthopper ligt bij het voorzien van een reismogelijkheid voor mensen die geen alternatief hebben voor het OV en zal in haar informatievoorziening hier dan ook op (blijven) sturen.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Spreekt haar waardering uit voor de vervoerplannen van HTM en EBS 2027.</p>	<p>EBS en HTM danken de gemeente voor haar waardering voor de vervoerplannen.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Geeft aan dat Den Haag groeit, maar dat het ov-aanbod niet in dezelfde mate mee groeit. Geeft aan dat inwoners aangeven dat ze waarde hechten aan</p>	<p>MRDH neemt kennis van deze reactie en geeft bij de gemeente aan deze standpunten te verwoorden bij de besluitvorming in de</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>betrouwbare, frequente en toegankelijke verbindingen die aansluiten op hun dagelijkse routes en behoeften en dat vanuit de stad de brede wens komt om trams en bussen frequenter te laten rijden - ook in het weekend-, eerder te laten starten en/of later te laten eindigen en beter op elkaar te laten aansluiten.</p> <p>Begrijpt de keuze om het aantal dienstregelingkilometers in 2027 gelijk te houden, ook vanwege personeelstekorten. Acht het wel noodzakelijk dat het aanbod de komende jaren weer doorgroeit, naar het niveau van 2021 en verder.</p>	<p>Bestuurscommissie Vervoersautoriteit over de (financiële) uitgangspunten bij de Vervoerplannen 2028.</p>	
Den Haag	Algemeen	<p>Geeft aan dat ze zich inspant voor het toegankelijk maken van haltes. Geeft aan dat uit reacties van bewoners blijkt dat minder mobiele reizigers nog steeds hinder ondervinden door ontoegankelijke haltes of door liften en roltrappen die tijdelijk buiten werking zijn. En ook dat deze bewoners informatie missen over de toegankelijkheid van haltes en over alternatieven wanneer een halte niet toegankelijk is. Vraagt daarom de vervoerders aandacht te besteden aan zowel het informeren van reizigers over de toegankelijkheid als door te gaan met het toegankelijk houden en maken van haltes.</p>	<p>EBS baseert informatie over toegankelijkheid op het haltebestand van DOVA. Op de haltevertrekstaten die op de haltes hangen staat in de routestrip per halte aangegeven of deze toegankelijk is of niet. Daarnaast wordt in alle reisplanners ook aangegeven of een halte toegankelijk is of niet. Het is daarbij wel van belang dat weg- en haltebeheerders deze informatie goed bijhouden in het haltebestand van DOVA.</p> <p>Hoewel de vervoerders niet verantwoordelijk zijn voor het toegankelijk maken van haltes, zullen zij zich wel met MRDH inspannen om weg- en haltebeheerders hiertoe te bewegen.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Geeft aan dat in haar gemeente veel gewerkt wordt aan de stad en de infrastructuur en dat dit noodzakelijk is om de bereikbaarheid ook in de toekomst te garanderen.</p> <p>Geeft aan dat voor 2027 er een aantal grote en/of langdurige werkzaamheden gepland staan, die impact hebben op de dienstregeling.</p> <p>Waardeert het dat HTM inzicht geeft in de belangrijkste uitdagingen voor 2027 en dat de afstemming tussen gemeente en HTM hierover doorgaans goed verloopt. Vertrouwt erop dat dit op dezelfde manier zo blijft er dat er tijdig passende alternatieve routes worden gevonden.</p>	<p>HTM neemt kennis van deze reactie en gaat er van uit dat de vaak goede samenwerking voortgezet gaat worden, waarbij ook aandacht is voor de wederzijdse belangen.</p> <p>Onder andere het ambtelijke 8-wekelijkse OV-overleg waarbij ook MRDH aanschuift en waar lopende zaken besproken worden, zal gecontinueerd blijven worden.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Den Haag	Algemeen	<p>Geeft aan dat in veel straten in Den Haag de snelheden verlaagd wordt van 50 naar 30 km/u om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad te verbeteren.</p> <p>Geeft aan dat ze HTM en EBS nauw betreft bij deze invoering en dat ze mogelijke mitigerende maatregelen afstemt, zoals gedifferentieerde snelheden op vrije ov-banen. Zodat daarmee het OV een aantrekkelijk alternatief voor de auto blijft.</p> <p>Gaan ervan uit dat de MRDH het invoeren van 30 km/u in Den Haag met inachtneming van deze maatregelen ondersteunt.</p>	<p>MRDH heeft subsidiemogelijkheden voor maatregelen om de infrastructuur aan te passen naar maximaal 30 km/u. In die zin ondersteunt MRDH de gemeenten al.</p> <p>EBS, HTM en MRDH hebben meermaals bij alle gemeenten aangegeven dat mitigerende maatregelen absoluut noodzakelijk zijn om het voorzieningenniveau en de frequenties van het OV in stand te houden. De gemeenten hebben hierin zelf een cruciale rol.</p> <p>Mocht het de gemeenten niet lukken om met infrastructurele maatregelen de exploitatiekosten op zijn minst gelijk te houden en net als vorig jaar bij Rotterdam de hogere kosten niet wil vergoeden; dan wordt verwacht dat gemeenten de maatregelen van de OV-bedrijven ondersteunt die genomen moeten worden om de exploitatiekosten niet op te laten lopen.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Geeft aan dat vanuit de stad ook de wens voor meer en/of betere verbindingen tussen Zuidwest en Kijkduin en een betere ontsluiting van Rijswijk, Delft en het Westland.</p>	<p>EBS, HTM en MRDH nemen kennis van deze reactie.</p>	Nee
Den Haag	Algemeen	<p>Vraagt specifiek aandacht voor woonwijken in ontwikkeling die aangeven op dit moment onvoldoende ontsloten te zijn, zoals Vroondaal en Erasmusveld.</p> <p>Verzoekt HTM om de mogelijkheden voor betere ov-ontsluiting van de wijk Erasmusveld te onderzoeken, zoals onze raad ook verzocht heeft in de motie "OV verbeteren voor Erasmusveld (RIS324628)".</p> <p>Verzoekt HTM voor Vroondaal hetzelfde, waarbij de gemeente voor deze wijk ook onderzoek doet naar vraaggestuurd ov, zoals verzocht in de motie "Nu doorpakken met OV in Vroondaal (RIS324918)".</p>	<p>In een gezamenlijke sessie tussen gemeenten, vervoerders en MRDH is over Erasmusveld geen inbreng vanuit Den Haag gekomen.</p> <p>Op dit moment is er onvoldoende potentie om hier (extra) OV aan te bieden. HTM zal met de gemeente Den Haag voor het Vervoerplan 2028 bekijken in hoeverre er invulling gegeven kan worden aan eventuele uitbreiding van het OV in Erasmusveld.</p> <p>Naar aanleiding van ambtelijk contacten is duidelijk geworden dat de gemeente bezig is met het organiseren van gemeentelijk maatwerkvervoer in Vroondaal. MRDH kan hieraan maximaal 50% bijdragen door subsidie te verlenen in het kader van de beleidslijn Mmmmove!</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Den Haag	Algemeen	<p>Vindt dat sociale veiligheid in het openbaar vervoer van groot belang is en dat een gebrek daaraan direct het gevoel van veiligheid van reizigers aantast.</p> <p>Geeft aan dat een gevoel van onveiligheid het reiscomfort vermindert en dat dit leidt tot minder ov-gebruik en verminderde maatschappelijke deelname.</p> <p>Vraagt specifiek aandacht voor de veiligheid van vrouwen. Rekent dat MRDH, HTM en EBS zich maximaal blijven inspannen om een veilig en toegankelijk ov voor alle Haagse reizigers en OV-reizigers te waarborgen.</p>	EBS, HTM en MRDH omarmen uw reactie en spannen zich niet alleen in voor Haagse reizigers maar voor alle reizigers en OV-medewerkers in de hele regio.	Nee
Den Haag	HTM algemeen	Waardeert het dat HTM op dit moment het minimaal afgesproken aantal kilometers rijdt, maar benadrukt dat ze het essentieel vindt dat in 2027 de volledige dienstregeling zoals voorgesteld in het vervoerplan weer zal worden uitgevoerd.	HTM doet haar uiterste best om dit te realiseren maar het is op dit moment nog niet te voorspellen wanneer dit gerealiseerd kan worden en in welke stappen.	Nee
Den Haag	HTM algemeen	Waardeert de inspanningen van HTM om het aanbod af te stemmen op de vraag van de reiziger.	HTM dankt de gemeente voor haar waardering	Nee
Den Haag	HTM Rail	Is positief over de komst van de TINA-tram met gelijkvloerse instap, die het openbaar vervoer toegankelijker maakt voor meer mensen.	HTM en MRDH nemen kennis van deze positieve reactie.	Nee
Den Haag	HTM Rail	<p>Constaateert dat de eerste en laatste uitrukritten van trams 9, 11 en 17, die officieel buiten de dienstregeling vallen, (zijn) komen te vervallen. Vindt dat openbaar vervoer in de vroege en late uren belangrijk is voor de bereikbaarheid van haar inwoners en de bereikbaarheid van diensten zoals ziekenhuizen. Dat veel deze behoefte hebben, blijkt ook uit de reacties die de gemeente ontvangen heeft op de vervoerplannen.</p> <p>Geeft aan dat ze, hoewel ze van HTM begrijpt dat HTM deze (uitruk)ritten niet meer rijdt dankzij het openen van de nieuwe tramremise in Scheveningen, toch MRDH / HTM verzoekt om deze eerste en</p>	<p>MRDH en HTM hebben de gemeente en wethouder begin 2026 toegelicht waarom deze ritten niet meer rijden en niet meer gereden kunnen worden.</p> <p>De eerste en laatste ritten van tram 9, 11 en 17 zijn komen te vervallen omdat het geen officiële dienstregelingsritten zijn maar in- en uitrukritten, die tijdelijk uit service-overweging reizigers meenamen maar niet in het Vervoerplan zijn opgenomen.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		laatste ritten wel op te nemen in het Vervoerplan 2027 en deze weer te gaan rijden.		
Den Haag	HTM Bus	<p><i>Lijn 26 en 28</i></p> <p>Is positief dat HTM aangeeft de routes van bus 26 en 28 te herstellen, zodra de busbaan door de Binckhorst gereed is. Zie het als een essentiële stap voor de bereikbaarheid van de Binckhorst, dat bus 26 weer de hele dag gaat rijden.</p> <p>Acht het noodzakelijk dat gezien de sterke groei van het aantal inwoners dat deze bus ook in de komende dienstregeling in het weekend en 's avonds gaat rijden.</p>	Vanaf begin 2027 komt de vrije OV-baan in de Binckhorst beschikbaar voor bus 26 en bus 28. Vanaf dat moment wordt de reguliere route hersteld. In 2027 wordt er volop gebouwd en iets minder opgeleverd. Bus 28 biedt zeven dagen in de week de relatie tussen Binckhorst – Centraal Station – Centrum. Een uitbreiding van de dienstregeling van bus 26 is op dit moment nog niet efficiënt omdat de benodigde dienstregelingkilometers elders in het net moet worden gevonden. Om bewoners te verleiden het OV in de Binckhorst vaker te gebruiken, is het noodzakelijk om de bereikbaarheid, ook tijdens de bouwwerkzaamheden en herinrichting van straten te waarborgen.	Nee
Krimpen aan den IJssel	Algemeen	Bedankt MRDH voor de mogelijkheid om te reageren en de prettige samenwerking in de afgelopen bestuursperiode.	MRDH neemt instemmend kennis van deze reactie.	Nee
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	<p>Constaateert dat er geen wijzigingen zijn voor de dagdienstregeling in Krimpen aan den IJssel. Geeft aan dat het openbaar vervoer een belangrijke functie heeft in Krimpen.</p> <p>Dat het openbaar essentieel is voor haar inwoners om te wonen, werken en verblijven in de metropoolregio.</p> <p>Is daarom positief dat de dienstregeling behouden blijft in de uitdagende financiële context van het openbaar vervoer. Is MRDH erkentelijk voor haar inzet richting het Rijk om een kwalitatief openbaar vervoer te borgen nu én in de toekomst.</p>	MRDH en RET danken de gemeente voor haar positieve reactie.	Nee
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	<p><i>Nachtbuslijn 4</i></p> <p>Geeft aan dat RET voorstelt om de route van de nachtbus beperkt te wijzigen; de haltes Zwembad De Lansingh en Van Ostadelaan vervallen daardoor. Geeft aan dat RET een extra halte voorstelt op de Nieuwe Tiendweg. Deze halte ligt centraler in</p>	RET dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Krimpen aan den IJssel, zodat de nachtbus een groter gebied in de gemeente bedient. Kan zich vinden in dit voorstel van de RET.		
Krimpen aan den IJssel	RET Bus	Geeft aan dat RET werkt aan een busplan om het netwerk toekomstbestendig te maken. Adviseert de MRDH om de nieuwe bestuurscommissie en adviescommissie zo snel als mogelijk bij te praten over deze plannen vanwege het belang van dit onderwerp in de nieuwe bestuursperiode.	Plan Busnet gaat over de periode 2029-2040. Ambtelijk is de gemeente er al qua proces en inhoud bij betrokken. Op dit moment wordt er vooral nog gestudeerd en is er voorlopig nog niets over de inhoud te delen.	Nee
Lansingerland	Algemeen	Constaateert dat zowel het proces als de inhoud van met name het vervoerplan van RET voor Lansingerland tekortschieten. Stelt vast dat de bestuurlijke reactie slechts het sluitstuk vormt van een ambtelijk voorbereidingstraject, dat naar mijn mening van de gemeente niet naar behoren is verlopen. Geeft aan dat de meest ingrijpende wijzigingen pas twee dagen vóór de definitieve oplevering van de ontwerp-vervoerplannen zijn gedeeld. Acht dit onacceptabel: een dergelijke handelwijze belemmert een kwalitatief inhoudelijk overleg en doet afbreuk aan een zorgvuldig proces. Verzoekt dit in de toekomst nadrukkelijk te voorkomen.	Erkend wordt dat de voorstellen met betrekking tot Lansingerland vrij laat gedeeld zijn, maar dat het in dit geval ook intern RET vrij laat besloten is om deze voorstellen op te nemen in het vervoerplan. Binnen het Vervoerplanproces zijn er tot inlevering van de ontwerp-vervoerplannen geen formele deadlines voor ambtelijke afstemming vooraf met gemeenten. De 'maaktijd' van de vervoerplannen is, na het bepalen van de kaders in december door de Bestuurscommissie VA van het jaar ervoor, vrij kort. RET streeft ernaar om alle voorstellen tijdig met gemeenten te bespreken, maar het is onvermijdelijk dat met sommige gemeentes eerder gesproken wordt dan met anderen. Het standpunt dat dit 'onacceptabel' is, is in de beleving van de RET en de MRDH dan ook onterecht en wordt niet gedeeld.	Nee
Lansingerland	Algemeen	Geeft aan dat RET zelf aangeeft dat het vervoerplan voortkomt uit een financiële taakstelling en dat het aantal dienstregelingkilometers afneemt. Acht de gekozen richting van minder aanbod, in de veronderstelling dat dit kan samengaan met meer reizigers, fundamenteel onjuist.  Geeft aan dat de voorgestelde wijzigingen leiden tot een structurele verschraling van het openbaar vervoer in onze gemeente en de regio, waarbij het voorzieningenniveau op meerdere plaatsen onder het minimaal acceptabele niveau komt te liggen. En dat dit haaks staat op de gezamenlijke ambities rondom mobiliteit, woningbouw en duurzaamheid, en	De reactie van de gemeente Lansingerland was best omvangrijk. Omdat ervoor gekozen is om toch alle reacties in de Nota van Reactie op te nemen is het onvermijdelijk dat in deze reactie kolom ook reacties herhaald zullen worden.  RET en MRDH wijzen op dat wat RET in haar vervoerplan schrijft op pagina 4:  <i>"In het Vervoerplan is een set van voorstellen opgenomen die er toe leidt dat er, ondanks dat er circa 2,5% minder dienstregelingkilometers gemaakt worden, per saldo circa 2,5% busreizigers meer verwacht worden. We bieden op deze manier voor meer reizigers verbindingen die zij nodig hebben"</i>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>op de recent vastgestelde Mobiliteitsvisie MRDH 2050, die bol staat van ambities rond openbaar vervoer, publieke mobiliteit, duurzame mobiliteit, STOMP en de 15-minutenstad.</p> <p>Verwacht dat de ingeslagen koers leidt tot minder aantrekkelijk OV, daardoor minder reizigers, en daardoor weer een verdere afname van het OV-gebruik met als gevolg een neerwaartse spiraal in de jaren daarna. Geeft aan uit de periode van COVID te hebben dat reizigers bij afschaling niet vanzelfsprekend terugkeren als het aanbod later wordt hersteld. Wil voorkomen dat dit zich wederom gaat voordoen.</p>	<p>Bij een taakstelling als deze, zoals nog verwerkt in het ontwerp vervoerplan van RET waarop de gemeente reageert, is het onvermijdelijk dat er ondanks reizigersgroei in totaal, lokaal toch nadelen ontstaan. Voor Lansingerland is er een balans tussen de mate van bijdrage aan de taakstelling en de effecten voor reizigers, die overigens op sommige punten ook positief zijn.</p> <p>Het standpunt van de gemeente dat de gekozen richting 'fundamenteel onjuist' is, wordt daarom niet gedeeld.</p>	
Lansingerland		<p>Kan om bovenstaande redenen dit vervoerplan in de huidige vorm niet accepteren. Verzoekt MRDH en RET de voorgestelde afschalingen op lijn 173 niet door te voeren en de afschaling van lijn 174 te herstellen, en daarmee de geldende concessienormen te respecteren.</p> <p>Wil daarbij eerst het met MRDH en RET Plan Nieuw Busnet zorgvuldig afronden en bestuurlijk vaststellen, voordat verdere ingrijpende wijzigingen in het busnet worden doorgevoerd.</p> <p>Verzoekt de bestuurscommissie de in 2023 gemaakte afweging ten aanzien van de financiële taakstelling opnieuw te wegen. De opgave moet wat de gemeente betreft primair worden ingevuld door groei van reizigers en versterking van het OV, niet door verdere reductie van het aanbod.</p>	<p>Ten aanzien van buslijn 174 wijst MRDH de gemeente op besluitvorming in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit in juli 2025. In de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie staat:</p> <p><i>"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. 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.</i></p> <p><i>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"</i></p> <p>Er is geen reden om een eerder genomen bestuurlijk genomen besluit in relatie tot het toevoegen van een nieuwe buslijn, te heroverwegen.</p>	Ja, voor buslijn 173, nee, voor buslijn 174.
Lansingerland	Algemeen	Wijst op een patroon dat zich al langer aftekent en dat ze ten stelligste betreurt: afschaling leidt tot minder reizigers, en minder reizigers leiden tot verdere afschaling. Vollere bussen, langere	MRDH wijst erop dat er alleen in het kader van het financieel gezond maken van RET busconcessie met besluitvorming in de Bestuurscommissie de te rijden dienstregelingskilometers verminderd zijn. In grosso modo 10 jaar ervoor was sprake van de zogeheten nullijn, waarbij de RET dezelfde hoeveelheid	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>overstap- en wachttijden en een minder aantrekkelijk aanbod zijn het onvermijdelijke gevolg.</p> <p>Vindt dat het terugbrengen van het OV-aanbod tot onder de concessienormen geen technische of financiële kwestie, maar een politieke keuze met verstrekende gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de gemeente.</p> <p>Vindt dat eerder gemaakte keuzes in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (BCVA) opnieuw moeten worden afgewogen.</p>	<p>dienstregelingskilometers zo goed mogelijk inzetten in haar concessie.</p> <p>MRDH wijst er in dit kader opnieuw op wat RET in haar vervoerplan schrijft op pagina 4:</p> <p><i>“In het Vervoerplan is een set van voorstellen opgenomen die er toe leidt dat er, ondanks dat er circa 2,5% minder dienstregelingskilometers gemaakt worden, per saldo circa 2,5% busreizigers meer verwacht worden. We bieden op deze manier voor meer reizigers verbindingen die zij nodig hebben”</i></p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden, te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, worden de voorstellen die de gemeente Lansingerland raken (in casu de lijnen 170,173,270) ingetrokken.</p>	
Lansingerland	Algemeen	<p>Geeft aan dat de bezuinigingslogica van dit vervoerplan bovendien niet rijmt met de financiële systematiek van het Programma van Eisen (PvE) van de busconcessie.</p> <p>Het PvE stelt expliciet dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de MRDH wil dat een groter deel van de exploitatie uit reizigersopbrengsten komt;</li> <li>• de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt;</li> <li>• de vervoerder ruimte krijgt om het aanbod te ontwikkelen zodat meer reizigers worden aangetrokken.</li> </ul> <p>Vindt dat reduceren van het aanbod zonder gelijkwaardig alternatief fundamenteel haaks staat op deze opdracht.</p> <p>Roept MRDH dan ook op de opgave te herformuleren: niet de subsidie afschalen, wat in de praktijk wordt ingevuld door minder</p>	<p>RET en MRDH wijzen ook hier op dat wat RET in haar vervoerplan schrijft op pagina 4:</p> <p><i>“In het Vervoerplan is een set van voorstellen opgenomen die er toe leidt dat er, ondanks dat er circa 2,5% minder dienstregelingskilometers gemaakt worden, per saldo circa 2,5% busreizigers meer verwacht worden. We bieden op deze manier voor meer reizigers verbindingen die zij nodig hebben”</i></p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden, te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, worden de voorstellen die de gemeente Lansingerland raken (in casu de lijnen 170,173,270) ingetrokken.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>dienstregelingkilometers te rijden, maar door écht meer reizigers te verleiden het OV te gebruiken. Extra reizigers leveren de vervoerder direct extra inkomsten op en dragen daarmee bij aan het invullen van de financiële taakstelling. Dit is de route die het PvE beoogt.</p> <p>Verzoekt MRDH deze weg dan ook te bewandelen, in plaats van verder te gaan op de ingeslagen weg waarbij in Lansingerland frequenties worden verlaagd en in andere gemeenten buslijnen geheel worden opgeheven.</p>		
Lansingerland	Algemeen	<p>Geeft aan dat het vervoerplan van RET duidelijk is gebaseerd op een netwerkfilosofie waarin bundeling, versnelling en overstappen centraal staan. Geeft aan dat deze benadering in beginsel kan bijdragen aan een efficiënter en sneller netwerk, met name op sterke corridors.</p> <p>Onderschrijft dat snellere, gestrekte lijnen, zoals op de ZoRo-corridor, een belangrijke rol kunnen spelen in het aantrekken van nieuwe reizigers en het versterken van de regionale bereikbaarheid.</p> <p>Constaateert tegelijkertijd dat in de huidige uitwerking de balans tussen bundeling en bereikbaarheid onvoldoende is geborgd. Een netwerk dat primair inzet op snelle, gestrekte lijnen veronderstelt dat reizigers eenvoudig en aantrekkelijk worden aangevoerd vanuit de wijken. Ziet in de gemeente echter juist dat deze ontsluitende functie onder druk komt te staan door frequentieverlagingen en vershraling van het aanbod op lokale lijnen. Geeft aan dat daarmee het risico ontstaat dat het netwerk in theorie efficiënter wordt, maar in de praktijk minder aantrekkelijk: reizigers worden niet meer goed "opgehaald" en haken af voordat zij gebruikmaken van de snelle verbindingen. Geeft aan dat het succes van een overstapmodel staat of valt met de kwaliteit van de gehele keten. Overstappen moeten logisch, snel en betrouwbaar zijn, en de aanvoerlijnen moeten voldoende frequent en robuust zijn om vertrouwen te bieden.</p>	<p>Er wordt kennisgenomen van deze gemeentelijke visie op het OV. Aanvullend gaat MRDH ervanuit dat het vaststellen van de Mobiliteitsvisie en opvolging die daar binnen de MRDH aan kan worden gegeven, gaat leiden tot een beter systeem van (publieke) mobiliteit.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Ziet in de huidige voorstellen dat deze samenhang onvoldoende wordt gewaarborgd. Pleit daarom voor een explicietere netwerkbenadering waarin snelle, gestrekte lijnen hand in hand gaan met sterke en betrouwbare ontsluitende lijnen. Vindt dat alleen wanneer deze balans wordt gevonden, dat het overstapmodel daadwerkelijk kan bijdragen aan een aantrekkelijk en toekomstbestendig openbaar vervoernetwerk.		
Lansingerland	Algemeen	<p>Geeft aan dat het vervoerplan van RET leidt tot een structurele verschraving van het openbaar vervoer en komt het voorzieningenniveau op meerdere plaatsen onder het minimale acceptabele niveau te liggen. Geeft aan dat deze ontwikkeling direct voortvloeit uit de financiële taakstelling die ten grondslag ligt aan het plan, waarbij het aantal dienstregelingskilometers wordt gereduceerd. Acht (nogmaals) de gekozen richting van minder aanbod in de veronderstelling dat dit kan samengaan met meer reizigers fundamenteel onjuist.</p> <p>Geeft aan dat de financiële taakstelling die ten grondslag ligt aan deze afschalingen zijn oorsprong vindt in het besluit van de BCVA van november 2023 over 'Toekomstbestendig OV', waarin is vastgelegd dat de exploitatiebijdrage (subsidie) voor het busvervoer van RET vanaf 2028 3 miljoen euro (cumulatief t/m 2030) structureel wordt verlaagd en ook de concessie per 1 januari 2024 is herijkt. En dat in dit besluit ook is vastgelegd dat RET samen met MRDH en de betrokken gemeenten een nieuw plan voor het busnet opstelt, met als doel het busnet aan te passen op de post-corona situatie, efficiënter in te richten en beter te laten aansluiten op het metro- en tramnet. Dat dit Plan Nieuw Busnet volgens dit besluit dan eerst in de bestuurscommissie moet worden vastgesteld en pas daarna naar de concessie wordt vertaald.</p> <p>Geeft aan dat de BcVa op 5 februari 2025 vervolgens heeft ingestemd met het verzoek van de RET om bij</p>	<p>RET en MRDH wijzen eveneens hier op dat wat RET in haar vervoerplan schrijft op pagina 4:</p> <p><i>“In het Vervoerplan is een set van voorstellen opgenomen die er toe leidt dat er, ondanks dat er circa 2,5% minder dienstregelingskilometers gemaakt worden, per saldo circa 2,5% busreizigers meer verwacht worden. We bieden op deze manier voor meer reizigers verbindingen die zij nodig hebben”</i></p> <p>De mening van de gemeente dat de gekozen richting 'fundamenteel onjuist is wordt daarom niet gedeeld.</p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden, te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, worden de voorstellen die de gemeente Lansingerland raken (in casu de lijnen 170,173,270) ingetrokken.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>de vervoerplannen over 2026 en 2027 de ruimte te geven om het busnet door te ontwikkelen, zolang het Plan Busnet nog niet gereed is.</p> <p>Vindt dat de geboden "ruimte om door te ontwikkelen" echter niet hetzelfde als goedkeuring voor ingrijpende afschalingen die in strijd zijn met concessienormen. Geeft aan dat het de gemeente ook onbekend is of deze wijzigingen passen binnen de doelstellingen van het plan busnet dat de wijzigingen daarom niet op gemeentelijke goedkeuring kunnen rekenen.</p> <p>Geeft aan dat het Plan van Aanpak voor het Plan Busnet stelt dat het doel is het busnet aan te passen op de post-corona situatie, niet om het structureel af te schalen. Geeft aan dat in het Plan van Aanpak letterlijk staat: "De meest belangrijke aspecten van het proces zijn: dialoog met de betrokken busgemeenten en reizigersorganisaties tijdens het proces"</p> <p>Geeft aan dat de gemeente een busgemeente is en dat de ingrijpende wijzigingen voor lijn 173 pas twee dagen voor publicatie gedeeld zijn. Vindt dat dit geen dialoog is. Geeft aan dat ten aanzien van de vervoerplanprocedure 2026 met betrekking tot lijn 174 hiervoor hetzelfde geldt.</p> <p>Stelt daarom vast dat de huidige werkwijze niet conform de besluiten van november 2023 en februari 2025 is. Stelt daarom voor om de door het besluit van november 2023 voorgeschreven volgorde alsnog te volgen: eerst het plan busnet afronden en vaststellen in de bestuurscommissie, dan bepalen of dit inderdaad leidt tot de verwachte subsidieverlaging van €3 miljoen, en pas daarna de vertaalslag maken naar de concessie en de vervoerplannen.</p> <p>Vindt dat, mocht blijken dat de beoogde bezuiniging van € 3 miljoen niet haalbaar is zonder dat dit leidt tot onacceptabele verschralingen van het openbaar vervoer, dan ontstaat naar gemeentelijke overtuiging de mogelijkheid open om het besluit van november</p>	<p>De werkwijze inzake Plan Busnet is niet gelijk aan die van een reguliere jaarlijkse vervoerplanprocedure. Dat is de gemeente bekend daar de gemeente bij Plan Busnet al langere tijd ambtelijk aan tafel zit. Dit in tegenstelling tot het jaarlijks proces om tot nieuwe vervoerplannen te komen.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>2023 op dit punt te herzien en hiervoor binnen de beschikbare vrije BDU-ruimte financiering te zoeken. Verzoekt de bestuurscommissie om bij de vaststelling van de Nota van Reactie op deze ontwerp vervoerplannen expliciet te reflecteren op de vraag of deze eerdere afweging, mede in het licht van de inmiddels vastgestelde Mobiliteitsvisie MRDH 2050 en de sterk toegenomen woningbouwopgave in de regio, nog steeds passend en houdbaar is.</p>		
Lansingerland	Algemeen	<p>Onderschrijft overigens de noodzaak om het busnet toekomstbestendig te maken en omarmt de gedachte achter het Plan Nieuw Busnet om het busvervoer efficiënt te exploiteren en optimaal aan te sluiten op het tram en metronet.</p> <p>Geeft aan dat de huidige invulling van dit vervoerplan ogenschijnlijk neerkomt op een pure bezuinigingsopgave die primair wordt ingevuld door minder openbaar vervoer aan te bieden. Vindt dat de sociale en maatschappelijke functie die het openbaar vervoer vervult, hierbij wordt overgeslagen.</p> <p>Geeft aan dat met circa 11.000 nieuwe woningen in Lansingerland, een groeiende mobiliteitsvraag, een toenemende druk op het wegennet en de opgaven rondom mobiliteitstransitie juist een versterking van het openbaar vervoernetwerk noodzakelijk is.</p> <p>Vindt dat de huidige uitwerking, waarbij via de vervoerplannen feitelijk wordt voorgesorteerd op het Plan Nieuw Busnet vanuit een primair financiële drijfveer, echter tot minder openbaar vervoer leidt.</p> <p>Is van mening dat die richting niet past bij de opgaven waar de gemeente en regio voor staan. Vindt dat voor nieuwe bewoners van circa 3.000 woningen in Wilderszijde, 600 woningen bij Wolfend en circa 1.000 woningen in Bleiswijk het openbaar vervoer een logisch en aantrekkelijk alternatief moet bieden voor de auto.</p> <p>Wil daarom samen met MRDH en RET in het kader van het Plan Nieuw Busnet concrete afspraken maken over de OV-bediening van deze nieuwe wijken, zodat in de verdere planvorming van de</p>	<p>De gemeente zit al langere tijd aan tafel bij Plan Busnet en wordt daar in de gelegenheid gesteld om haar visies en standpunten te delen.</p> <p>Uiteraard wordt bij Plan Busnet met de in februari 2025 door de MRDH bestuurlijk vastgestelde Mobiliteitsvisie rekening gehouden.</p> <p>RET treedt (al dan niet i.h.k.v. Plan Nieuw Busnet) graag in overleg over de bereikbaarheid van nieuwe wijken. Aangezien vooralsnog de middelen voor de busconcessie niet toenemen zijn de mogelijkheden beperkt en moet mogelijk (ook) gezocht worden in maatwerkvervoer en/of pilots met publieke mobiliteit. Vooralsnog is daar nog geen duidelijkheid over te geven.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		gebiedsontwikkelingen tijdig rekening kan worden gehouden met de dienstregeling. Verwacht daarbij een plan dat inzet op groei en kwaliteit van het openbaar vervoer, en niet primair wordt ingezet als bezuinigingsinstrument om daardoor minder openbaar vervoer te realiseren.		
Lansingerland	Algemeen	<p>Geeft aan dat RET in het vervoerplan aangeeft dat gemeentelijke keuzes in de inrichting van de openbare ruimte, zoals het invoeren van 30 km/uur-regimes en verkeersremmende maatregelen, het functioneren van buslijnen onder druk kunnen zetten. Herkent dat dergelijke spanningen kunnen optreden, maar benadrukt dat deze opgave vraagt om een integrale benadering. Geeft aan voor de uitdaging te staan om verkeersveiligheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, terwijl tegelijkertijd de bereikbaarheid moet worden gewaarborgd.</p> <p>Geeft aan dat deze doelen niet strijdig hoeven te zijn, mits zij in samenhang worden beschouwd en in een vroeg stadium op elkaar worden afgestemd. Dat het openbaar vervoer daarbij een volwaardig onderdeel dient te zijn van de afwegingen in de inrichting van de openbare ruimte.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente al in gesprek is gegaan over de wijze waarop snelheidsregimes, zoals 30 km/uur, kunnen worden vormgegeven op een manier die ook voor het openbaar vervoer (en hulpdiensten) acceptabel blijft. Werkt dit verder uit aan hand van een nieuw op te stellen wegencategoriseringsplan, waarbij de gemeente de RET nadrukkelijk gaat betrekken.</p> <p>Ziet dit als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de gemeente, RET, met ondersteuning vanuit de MRDH en pleit voor meer samenwerking op dit vlak, zodat ruimtelijke ingrepen en de kwaliteit van het openbaar vervoer beter op elkaar worden afgestemd.</p>	<p>MRDH en RET kijken positief naar deze reactie en de inspanningen die de gemeente wil plegen om de kwaliteit van het openbaar vervoer zo goed mogelijk te houden door o.a. hogere exploitatiekosten te voorkomen.</p> <p>De gemeente als wegbeheerder heeft een leidende rol in het 30 km/u dossier. Zij kan met mitigerende maatregelen de doorstroming en daarmee de snelheid van het openbaar vervoer op peil houden dan wel zelfs bevorderen.</p> <p>MRDH en RET zien uit naar een goede samenwerking in dit dossier, waarbij de hoop is dat een vergelijkbaar scenario als met de gemeente Rotterdam bij de vorige bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2026 voorkomen kan worden:</p> <p><i>“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”</i></p>	Nee
Lansingerland	RET Bus	<p><i>Lijn 172:</i></p> <p>Is positief over de introductie van lijn 172 als snelle verbinding tussen Delft, Lansingerland en Rotterdam</p>	<p>In de vorige bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2026 staat:</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>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Alexander. De lijn vervult een nieuwe corridor en heeft aantoonbaar potentie.</p> <p>Constaateert tegelijk dat het reizigersgebruik, met name tussen Lansingerland en Rotterdam Alexander, achterblijft bij de verwachtingen. Schrijft dit vooral toe aan zowel onbekendheid met de lijn als aan een structureel bereikbaarheidsprobleem: lijn 172 bedient in Lansingerland namelijk geen metrostation. De overstap op het metronetwerk vindt plaats in Pijnacker-Zuid. Begrijpt de keuze om OV-lijnen niet parallel te laten lopen. Is van mening dat in dit geval óók een overstap bij metrostation Berkel Westpolder gerechtvaardigd is, omdat Berkel Westpolder (overstap)voorzieningen heeft die ontbreken bij Pijnacker-Zuid. Geeft aan dat rondom station Berkel Westpolder een grote (potentiële) groep is, deels ook nieuwe inwoners die met de bus kunnen reizen en dat er op dit moment nog volop nieuwe woningen worden gebouwd in Westpolder. Vindt dat door ook Berkel Westpolder aan te doen, er een goede overstap aldaar van lijn 174 op lijn 172 komt waardoor de 'oude route van 174 naar Delft' wordt geëvenaard.</p> <p>Geeft aan dat naast Berkel Westpolder ook het gemeentehuis in Bergschenhoek een belangrijke OV-bestemming, als relatief grote werkgever en publiekstrekker en dat Berkel Centrum bovendien een steeds sterkere regionale functie krijgt, met voorzieningen als het nieuwe cultuurhuis. Beiden zijn met buslijn 172 bereikbaar. Vindt vanuit Rotterdam of Den Haag (via de E-lijn) een overstap in Pijnacker-Zuid voor reizigers richting Berkel onlogisch. Dit maakt de route van buslijn 172 voor een deel van de (potentiële) reizigers alsnog indirect en daarmee minder aantrekkelijk. Een overstap bij Berkel Westpolder of Rodenrijs is dan zowel geografisch als verkeerskundig beter uit te leggen.</p> <p>Verzoeken RET daarom nadrukkelijk een routewijziging van lijn 172 door te voeren, zodanig dat de lijn via metrostation Berkel Westpolder rijdt. Onderbouwt dit verzoek naast bovengenoemde argumenten, aanvullend met de volgende punten:</p>	<p>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”</p> <p>Het bovenstaande is nog steeds van toepassing. RET vindt het bovendien nog te vroeg om conclusies te verbinden aan het gebruik van buslijn 172.</p>	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• De rijtijd van lijn 172 bleek begin 2026 te ruim bemeten, waardoor de bus bij meerdere haltes moest wachten. Deze structurele verliestijd kan productief worden ingezet voor de nieuwe route via Berkel Westpolder, zonder dat dit tot substantieel tijdverlies leidt.</li> <li>• Bij metrostation Berkel Westpolder zijn ruimschoots fietsparkeervoorzieningen aanwezig. Bij de huidige haltes langs de Klapwijkseweg ontbreken deze voorzieningen nog. Realiseert langs de Klapwijkseweg in 2026 aanvullende fietsparkeerplaatsen, zoals door het college van de gemeente aan de gemeenteraad is toegezegd. Hiervoor volgt nog een subsidieaanvraag.</li> <li>• Rondom metrostation Berkel Westpolder worden nog 700 extra woningen gerealiseerd, de P+R-garage wordt uitgebreid en de westelijke fietsenstalling wordt volledig vernieuwd als Zelf Service bewaakte Fietsenstalling (ZSF).</li> <li>• Er zit op de route via Berkel Westpolder een busdoorsteek naar de N471. Door de routewijziging van lijn 174 wordt deze niet langer benut. Deze kan door 172 weer in gebruik genomen worden. Wil voorkomen dat deze busdoorsteek wegens geen gebruik op aangeven van de provincie permanent wordt afgesloten.</li> </ul> <p>Verzoekt dit routevoorstel serieus te nemen en te onderzoeken of deze aanpassing per de eerstvolgende dienstregelingwijziging mogelijk is. Is van mening dat zonder deze aanpassing het potentieel van lijn 172 onbenut blijft.</p>		
Lansingerland	RET Bus	<p><i>Lijn 173:</i></p> <p>Vindt het voorstel om de spitsfrequentie van lijn 173 terug te schalen naar een kwartiersfrequentie volstrekt onaanvaardbaar en dat dit niet moet worden ingevoerd.</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden, te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, worden de voorstellen die de gemeente Lansingerland raken (in case de lijnen 170,173,270) ingetrokken.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat lijn 173, samen met lijn 170, een R-net/HOV-lijn is waarvoor een minimumfrequentie van zes ritten per uur per richting in de spits geldt. Vindt de voorgestelde maatregel in directe strijd met deze en vindt dat het de ruggengraat aan van het openbaar vervoer voor Bleiswijk en delen van Bergschenhoek aantast.</p> <p>Geeft aan dat er voor de inwoners van deze kernen geen realistische alternatieve vervoermogelijkheden zijn en dat juist voor scholieren en studenten die gebruikmaken van de verbinding richting Bergschenhoek, Rodenrijs en Zoetermeer, een betrouwbare en frequente dienstregeling onmisbaar is. In Bleiswijk volgen veel scholieren onderwijs in Bergschenhoek of Zoetermeer; omgekeerd reizen studenten van Zoetermeer naar Bleiswijk, onder meer naar het Lentiz MBO. Geeft aan dat afschaling van de frequentie direct leidt tot reizigersverlies, langere overstaptijden en een verdere drempelverhoging voor het gebruik van het OV.</p> <p>Geeft aan dat een frequentieverlaging bovendien het nu bestaande negatieve sentiment in Bleiswijk over de OV-bereikbaarheid versterkt, terwijl er in werkelijkheid sprake is van een relatief sterke en snelle verbinding richting de knooppunten Rodenrijs en Lansingerland-Zoetermeer. Is van mening dat de extra imagoschade die hieruit voortvloeit, in tijden van mobiliteitstransitie nauwelijks herstelbaar is.</p> <p>Wil juist samen met MRDH en RET werken aan een beter imago van lijn 173 om daarmee ook meer reizigers te trekken. Afschalen helpt daar niet bij.</p> <p>Wijst er voorts op dat in de komende jaren circa 1.000 nieuwe woningen in de kern van Bleiswijk worden gerealiseerd, alsmede de woningbouwlocatie Wolfend in Bergschenhoek (circa 600 woningen), beide langs het traject van lijn 173. Geeft aan dat ook in de afgelopen jaren geïnvesteerd is in het beter toegankelijk maken van deze bushaltes en investeert de gemeente in nieuwe haltes langs deze lijn, zoals</p>		

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>het nieuwe haltepaar aan de Laan van Mathenesse ter hoogte van de Violierenweg.</p> <p>Onderzoekt daarnaast hoe werknemers van het bedrijventerrein Klappolder naar de buslijn gehaald kunnen worden. Vindt dat in samenhang met de keuzes rondom autobereikbaarheid, voorzieningenniveau een verdere verschraling van het OV-aanbod hier contraproductief en onverantwoord is.</p> <p>Dringt er dan ook op aan om de voorgestelde frequentieverlaging op lijn 173 niet door te voeren. Stelt voor dat indien het achterblijvende reizigersaantal aanleiding vormt voor dit voorstel, dat in het vervoerplan expliciet maatregelen worden opgenomen gericht op het vergroten van het gebruik, minimaal via gerichte intensieve promotie en communicatie, in plaats van het aanbod verder af te schalen tot onder het concessieminimum. Geeft aan dat continuïteit in kwaliteit en frequentie bovendien essentieel is om scholieren en studenten ook op latere leeftijd structureel aan het OV te binden.</p>		
Lansingerland	RET Bus	<p><i>Lijn 174</i></p> <p>Spreekt wederom haar ernstige teleurstelling uit over de verlaging van de frequentie van buslijn 174 van tweemaal naar éénmaal per uur, ook in de spits. Vindt dat een bediening van slechts éénmaal per uur aanzienlijk ligt onder het minimumbedieningsniveau zoals vastgesteld in de concessie door MRDH. Verlangt dat lijn 174 in 2027 en liefst eerder minimaal wordt teruggebracht naar tweemaal per uur.</p> <p>Geeft aan dat de achteruitgang op lijn 174 zich niet beperkt tot de frequentieverlaging alleen. In het vervoerplan 2026 was oorspronkelijk voorzien dat lijn 174 via het Sint Franciscus Gasthuis zou rijden – een voor Lansingerland waardevolle verbetering. Geeft aan dat deze positieve wijziging door RET is teruggedraaid. Daarmee is de directe verbinding met het ziekenhuis komen te vervallen. Ontvangt hierover</p>	<p>MRDH merkt op dat de gemeente in haar reactie niet de nieuwe buslijn 172 in Lansingerland betreft. Om deze nieuwe lijn, waar de gemeente verheugd over was en is, mogelijk te maken was voor een ingreep in voorheen een zwak gebruikte buslijn 174 gekozen.</p> <p>MRDH verwijst de gemeente naar eerdere (juli 2025) besluitvorming in de bestuurscommissie en de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2026.</p> <p><i>“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. 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. Kortom, de verlaging van de frequentie op lijn 174 leidt in andere delen in de gemeente door de nieuwe buslijn 175 (wordt 172) tot</i></p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>klachten van inwoners en medewerkers die deze verbinding gebruikten voor woon-werkverkeer en zorgdoeleinden.</p> <p>Geeft aan dat daarbij komt dat lijn 174 niet meer doorrijdt naar Delft en dat een overstap op lijn 172 uitsluitend mogelijk is bij het gemeentehuis, wat voor veel reizigers een aanzienlijke omweg betekent. De combinatie van een lagere frequentie, het wegvallen van de ziekenhuisverbinding en het vervallen van de doorgaande verbinding naar Delft heeft geleid tot een verslechtering van de OV-bereikbaarheid rondom deze lijn.</p> <p>Is van mening dat lijn 172 hiervoor geen volwaardige compensatie biedt; die lijn moet zich immers eerst nog verder bewijzen en bedient een ander deel van de reismarkt. Vindt dat de frequentieverlaging bovendien een negatieve doorwerking heeft op de bereikbaarheid van het centrum van Bergschenhoek, dat voor zijn OV-bediening in belangrijke mate afhankelijk is van lijn 174.</p> <p>Acht de gecombineerde effecten van deze wijzigingen onaanvaardbaar en verzoekt de situatie op lijn 174 op korte termijn te herzien: herstel van de frequentie naar minimaal tweemaal per uur en heroverweging van de route.</p>	<p><i>juist meer ritten en reismogelijkheden en naar verwachting tot meer reizigers"</i></p> <p>Er is geen directe reden om een eerder genomen bestuurlijk genomen besluit, genomen in relatie tot het toevoegen van een nieuwe buslijn, te heroverwegen.</p>	
Lansingerland	RET Bus	<p><i>Lijn 170/270</i></p> <p>Vindt lijn 170 een goed presterende verbinding en een waardevolle snelle lijn op de ZoRo-corridor. Onderschrijft de ambitie om deze corridor op de langere termijn, in samenhang met de woningbouw bij BleiZo en de corridor aanpak uit de Mobiliteitsvisie MRDH 2050, substantieel te versterken.</p> <p>Vindt de capaciteitsuitbreiding echter een strategisch vraagstuk op de langere termijn, gekoppeld aan gebiedsontwikkeling en regionale bereikbaarheid.</p> <p>Vindt dat het voorstel om nu al een extra spitsdienst toe te voegen via lijn 270 de problemen elders in het</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden, te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, worden de voorstellen die de gemeente Lansingerland raken (in casu de lijnen 170,173,270) ingetrokken.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>netwerk niet oplost. Dat de verwachte meeropbrengst aan reizigers niet de inwoners van Bleiswijk betreft, die voor hun dagelijkse verplaatsingen op lijn 173 zijn aangewezen.</p> <p>Vindt bovendien dat een hogere spitsfrequentie op lijn 170 geen compensatie biedt voor de frequentieverlaging van lijn 174 naar éénmaal per uur, noch dat dit de afschaling compenseert in Bleiswijk en Bergschenhoek.</p> <p>Benadrukt dat ook hoogfrequente, gestrekte snelle lijnen voeding nodig hebben vanuit de woonwijken; dat vortransport per fiets niet in alle gevallen een realistisch alternatief is.</p> <p>Constateert dat hier capaciteit wordt toegevoegd op een plek waar het netwerk al relatief sterk is, terwijl tegelijkertijd cruciale ontsluitende verbindingen worden afgeschaald. Acht dit een onjuiste prioritering.</p> <p>Geeft, indien er extra spitscapaciteit beschikbaar is, er sterkt de voorkeur aan deze in te zetten voor herstel van lijn 174 naar minimaal tweemaal per uur en behoud van de kwaliteit op lijn 173.</p>		
Lansingerland	RET Bus	<p>Verzoekt RET zolang de NS-sprinterfrequentie bij station Lansingerland-Zoetermeer lager ligt dan de frequentie van de E-lijn bij station Rodenrijs, de aansluiting van buslijnen 170 en 173 op de trein actief te optimaliseren.</p> <p>Geeft aan dat de loopafstand voor deze overstap groter is groter dan bij station Rodenrijs en dat in de afstemming van de dienstregelingen hiermee uitdrukkelijk rekening moet worden gehouden, teneinde onnodige lange wachttijden door het nét missen van de trein te voorkomen.</p> <p>Acht, nu de frequentieverhoging op de E-lijn tussen Rotterdam en Pijnacker-Zuid doorgevoerd is, een betere afstemming op de NS-verbinding bij Lansingerland-Zoetermeer haalbaar, zonder dat dit</p>	<p>De RET neemt de wens t.a.v. betere treinaansluitingen mee in de uitwerking van de dienstregeling.</p> <p>De mogelijkheden hiertoe (in samenhang met de aansluiting van/op de metro) zijn een afweging tussen het aantal reizigers dat gebruik maakt van ene versus de andere aansluiting en eventuele meerkosten in de exploitatie om dit te realiseren.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>ten koste gaat van de overstaptijd op knooppunt Rodenrijs.</p> <p>Verzoekt daarom om de overstaptijd tussen buslijnen 170/173 en de NS actief te optimaliseren.</p>		
Lansingerland	Algemeen	<p>Geeft aan dat ze bij metrostations Berkel Westpolder en Rodenrijs Zelf Service bewaakte Fietsenstallingen realiseert.</p> <p>Is van oordeel dat veilig fietsparkeren bij OV-knooppunten een integraal onderdeel behoort te zijn van de OV-dienstverlening, op vergelijkbare wijze als NS dit bij zijn stations organiseert.</p> <p>Geeft aan dat de metrostations in Lansingerland decentraal liggen aan de randen van de gemeente en dat de fiets voor een groot deel van de inwoners het belangrijkste voor- en natransportmiddel richting deze stations is. Geeft aan dat een veilige fietsenstalling daarmee een essentiële schakel is in het benutten van het volledige reizigerspotentieel van het OV.</p> <p>Roept daarom MRDH en RET op om hierin vanuit eigen perspectief, een regio brede ambitie uit te spreken.</p> <p>Geeft aan bij de bushaltes, niet zijnde OV-knooppunten, in 2026 extra fietsenrekken, te realiseren zodat ook naar deze haltes het gebruik van de fiets als vortransportmiddel aantrekkelijker wordt.</p> <p>Verwacht hiervoor gedurende het huidige begrotingsjaar een subsidieverzoek in te dienen.</p>	<p>MRDH herhaalt de tekst hierover in de door de bestuurscommissie in juli 2025 vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2026:</p> <p>“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:</p> <p><i>“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”</i></p> <p><i>Het is goed om te lezen dat Lansingerland haar eigen verantwoordelijkheid in fietsparkeren heeft opgepakt”</i></p> <p>Het wordt nu ook gezien en gewaardeerd dat Lansingerland haar eigen verantwoordelijkheid in het fietsparkeren oppakt.</p>	Nee
Lansingerland	RET Bus	<p>Is verheugd over de terugkeer van het nachtnet. Constateert echter dat Bleiswijk hierin nog ontbreekt. Geeft aan dat Bleiswijk in de nachturen momenteel volledig verstoken van openbaar vervoer is, hetgeen voor jongeren en mogelijk ook nachtwerkers een belemmering vormt.</p>	<p>MRDH herhaalt de tekst hierover in de door de bestuurscommissie in juli 2025 vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2026:</p> <p><i>“MRDH geeft aan dat u in uw reactie op de vervoerplannen 2021 aangaf dat u het weliswaar betreurd maar dat u het begreep om de slecht bezette ritten op buslijn B17 naar Bleiswijk te schrappen.</i></p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Verzoekt met nadruk het nachtnet voor het vervoerplan 2027 uit te breiden met een halte in Bleiswijk, zoals dat tot 2019 ook het geval was. Geeft aan dat er slimme combinaties gemaakt worden, bijvoorbeeld via Bleiswijk naar Zoetermeer.</p>	<p><i>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.</i></p> <p><i>Gegeven het bovenstaande en in het licht van een gelijkblijvend productieniveau neemt RET de lijn niet op in vervoerplan 2026. RET zal het gebruik van het nachtnet na herstart monitoren en kan wijzigingen/uitbreidingen voorstellen in een volgend Vervoerplan"</i></p> <p>Met het vervallen van de bezuinigingstaakstelling is er nog geen ruimte voor een extra/nieuwe nachtbuslijn naar Bleiswijk of zelfs helemaal door, via Bleiswijk naar Zoetermeer.</p>	
Lansingerland	Algemeen	<p>Geeft aan dat de gemeente samen met haar regiopartners intensief werkt aan de ontwikkeling van de HOV-corridor Zoetermeer – Rotterdam via het ZoRo-traject.</p> <p>Geeft aan dat het bestuurlijk vastgestelde eindbeeld lightrail is, conform de besluiten van de Bestuurlijke Commissie Vervoerautoriteit (BCVA) uit september 2019. En dat deze ambitie is verankerd in de Ontwikkelstrategie OV, het gebiedsprogramma MoVe en de afspraken uit het BO MIRT najaar 2019.</p> <p>Geeft aan dat recentelijk de steun voor lightrail als eindbeeld door de Provincie Zuid-Holland bestuurlijk is herbevestigd in het bestuursakkoord Wonen, Werken, Wind en Bereikbaarheid.</p> <p>Geeft aan dat de gebiedsontwikkeling Bleizo West – met circa 5.000 nieuwe woningen en circa 15 hectare werklocaties – station Lansingerland-Zoetermeer positioneert als integrale mobiliteitshub en dat ZoRo Rail daarvoor een onmisbare schakel is: het verbindt de regionale stedelijke netwerken, versterkt de bereikbaarheid van Zoetermeer en Lansingerland met Rotterdam, biedt verlichting voor de overbelaste N209/N470 en draagt bij aan een duurzaam alternatief voor groeiende verkeersstromen.</p> <p>Verwacht van MRDH een regisserende rol bij de verdere lobby en uitwerking van ZoRo Rail, en acht</p>	<p>MRDH onderschrijft het belang van de doorontwikkeling van het HOV ZoRo-traject. Deze verbinding is in de Mobiliteitsvisie zowel in het indicatieve netwerkbeeld van Publieke mobiliteit als in de kaart met potentiële corridors opgenomen.</p> <p>Voor de uitwerking van de Mobiliteitsvisie maakt MRDH gezamenlijk met de gemeenten het uitvoeringsprogramma. In de ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma wordt gezamenlijk de corridoraanpak uitgewerkt en wordt ook gezamenlijk bepaald hoe en wanneer bepaalde corridors uitgewerkt en uitgevoerd worden.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>het van het grootste belang dat ZoRo Rail als eerste corridor wordt opgepakt in het kader van het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie MRDH 2050.</p> <p>Roept MRDH op om samen met de gemeente, met Zoetermeer en de overige betrokken (regio)partners actief en zichtbaar werk te maken van de doorontwikkeling van ZoRo Rail.</p>		
Lansingerland	Algemeen	<p>Stelt vast dat in het vervoerplan van RET nauwelijks wordt ingezet op het vergroten van het aantal reizigers, terwijl dit binnen de concessie juist een expliciete doelstelling is. Geeft aan dat in plaats daarvan primair wordt gestuurd op afschaling. Acht dit als de verkeerde volgorde.</p> <p>Geeft aan dat in het PvE voor deze concessie staat dat de reizigersopbrengsten bij de vervoerder liggen. Dat betekent dat extra reizigers direct extra inkomsten voor de vervoerder opleveren.</p> <p>Het PvE zegt expliciet dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de MRDH wil dat een groter deel van de exploitatie uit reizigersopbrengsten komt;</li> <li>• daarom ligt de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder;</li> <li>• de vervoerder ruimte krijgt om het aanbod te ontwikkelen zodat meer reizigers worden aangetrokken.</li> </ul> <p>Geeft aan dat de PvE-systematiek voorschrijft dat de vervoerder jaarlijks een marketingplan opstelt, gericht op het behouden van bestaande reizigers, het aantrekken van nieuwe reizigers en het verleiden van automobilisten tot het gebruik van het OV.</p> <p>Ziet in het voorliggende vervoerplan onvoldoende reflectie van deze verplichting. Ziet ook in de praktijk geen zichtbare acties om actief meer reizigers aan te trekken op de lijnen die nu worden afgeschaald of zelfs in andere gebieden geschrapt zijn.</p>	<p>RET en MRDH wijzen u in dit kader eveneens op wat RET in haar vervoerplan schrijft op pagina 4:</p> <p><i>“In het Vervoerplan is een set van voorstellen opgenomen die er toe leidt dat er, ondanks dat er circa 2,5% minder dienstregelingkilometers gemaakt worden, per saldo circa 2,5% busreizigers meer verwacht worden. We bieden op deze manier voor meer reizigers verbindingen die zij nodig hebben”</i></p> <p>De mening van de gemeente dat primair wordt gestuurd op afschaling wordt daarom niet gedeeld.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Vindt dat bij tegenvallende reizigersaantallen niet primair moet worden ingezet op afschaling van het aanbod, omdat dat in de afgelopen jaren en tijdens COVID al herhaaldelijk gebeurd is, onder andere via het transitieprogramma, door overmachtssituaties en via het vervoerplan 2026.</p> <p>Vindt dat de focus moet liggen op het actief stimuleren van gebruik, met bijzondere aandacht voor potentiële en latente doelgroepen die het OV nu nog onvoldoende weten te vinden.</p> <p>Stelt voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gerichte marketingcampagnes in samenwerking met gemeenten, scholen, centra en bedrijven;</li> <li>• actief bereiken van latente doelgroepen in plaats van uitsluitend huidige reizigers;</li> <li>• structurele samenwerking tussen RET en gemeenten om het OV-gebruik te stimuleren.</li> </ul> <p>Nodigt RET wederom uit om in contact te treden met de gemeente om concrete maatregelen voor reizigersbinding en -werving in Lansingerland te bespreken. Wil hierin gezamenlijk optrekken, met ondersteuning van MRDH.</p> <p>Geeft aan dat de opgave is helder: eerst vol inzetten op meer reizigers, dan pas nadenken over wijzigingen in de dienstregeling. Niet in omgekeerde volgorde!</p>		
Lansingerland	Algemeen	<p>Eindconclusie:</p> <p>Maakt zich zorgen over de in de ontwerp-vervoerplannen 2027 voorgestelde wijzigingen.</p> <p>Vindt dat de plannen naar haar oordeel leiden tot een verdere vershraling van het openbaar vervoer, terwijl juist versterking van het netwerk nodig is om de mobiliteitstransitie, de woningbouwopgave en de regionale bereikbaarheidsdoelen waar te maken.</p> <p>Geeft aan dat ze voor het realiseren van de mobiliteitstransitie in de sterk groeiende gemeente tenslotte in grote mate afhankelijk is van een goed functionerend en aantrekkelijk openbaar vervoernetwerk.</p>	In eerdere reacties in dit document wordt al op de reacties van de gemeente gereageerd.	-

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Constateert daarnaast dat de voorgestelde wijzigingen op gespannen voet staan met de concessienormen, onvoldoende aansluiten bij de uitgangspunten van het Plan Busnet en niet passen bij de ambities van de Mobiliteitsvisie MRDH 2050.</p> <p>Stelt daarom helder dat het vervoerplan in de huidige vorm voor de gemeente niet acceptabel is. Roept daarom om de voorgestelde afschalingen niet over te nemen, de vervoerplannen expliciet te toetsen aan de geldende concessienormen en eerst het Plan Busnet zorgvuldig af te ronden en bestuurlijk vast te stellen, voordat verdere ingrijpende wijzigingen in het busnet worden doorgevoerd.</p> <p>Vindt dat de financiële opgave in de eerste plaats te worden ingevuld door het aantrekken en behouden van reizigers, niet door verdere afschaling van het aanbod, omdat anders meer kapot wordt gemaakt dan het de regio oplevert.</p> <p>Verzoekt om de vervoerplannen voor 2027 aan te passen voordat deze definitief worden vastgesteld. Ziet graag een gemotiveerde reactie op de door ons aangedragen punten met belangstelling tegemoet.</p>		
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Geeft aan dat de gemeente het afgelopen jaar in samenwerking met MRDH en HTM heeft ingezet op P+R acties tijdens drukke momenten. Breidt graag deze samenwerking verder uit.	MRDH en HTM nemen kennis van deze reactie en zijn bereid deze samenwerking met de gemeenten voort te zetten.	Nee
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	<p>Geeft aan dat de gemeente met enige regelmaat signalen ontvangt dat reizigers worden verrast door uitval en vertraging, en daar niet goed op kunnen anticiperen door het ontbreken van actuele en betrouwbare reisinformatie.</p> <p>Vraagt EBS om te zorgen voor tijdige en betrouwbare reizigersinformatie. Geeft aan dat dit niet alleen gaat om een verbetering van de actuele informatie via de 9292-app maar ook op de digitale informatieborden bij de bushaltes.</p>	EBS geeft aan dat hier constante aandacht voor is.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	<p>Geeft aan dat De Mall of The Netherlands een belangrijke economische functie in de Metropoolregio heeft daarom ook opgenomen is in de Visie Economisch Vestigingsklimaat die de gemeente samen met MRDH en de 20 andere gemeenten hebben opgesteld. Geeft aan dat het succes van de Mall en het niet doorgaan van eerdere mobiliteitsverbeteringen zoals de verbreding van de A4, echter ook grote mobiliteitsproblematiek en uitdagingen geeft.</p> <p>Geeft aan dat afgesproken is dat bij de verdere, gezamenlijke, uitwerking van het Uitvoeringsprogramma/ Corridoraanpak bij de VEV en de Mobiliteitsvisie dit jaar, er ook afdoende aandacht zal worden besteed aan de Mall en naar oplossingen voor de problematiek wordt gezocht.</p> <p>Geeft aan dat, zoals bekend, de gemeente verschillende maatregelen in gang heeft gezet om de mobiliteitsproblematiek aan te pakken. Dat uiteen loopt van parkeerbeleid, fysieke aanpassingen, mobiliteitsbegeleiding en het bevorderen van het komen op de fiets en OV. Geeft aan dat maatregelen om de bereikbaarheid van de Mall per OV op korte termijn te verbeteren cruciaal zijn.</p>	<p>MRDH herhaalt wat het Algemeen Bestuur bij de in februari vastgestelde visies aan de gemeente heeft geantwoord:</p> <p><i>“We begrijpen dat u aandacht vraagt voor de effecten van deze publiekstrekker. We blijven met u in gesprek over de bereikbaarheid hiervan en we stellen voor dit gezamenlijk nader uit te werken met een corridoraanpak”</i></p> <p>In de uitwerking van het uitvoeringsprogramma voor het onderdeel corridoraanpak neemt MRDH dit mee. Met de gemeenten bepaalt MRDH de werkwijze van de corridoraanpak en wanneer welke corridor wordt opgepakt. Bij de uitwerking van een corridor is het van belang samen onder meer de opgave en scope scherp te krijgen.</p>	Nee
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	<p>Geeft aan dat de gemeente samen met de MRDH, gemeente Den Haag en vervoersbedrijven in zet op knooppunt (halte)Leidschendam-Voorburg. Dat deze beter toegankelijk wordt voor alle reizigers, aan beide kanten van de Vliet.</p> <p>Geeft aan graag de samenwerking die tot het Ontwikkelbeeld heeft geleid voort te zetten om te komen tot concrete projecten. Geeft aan dat het verbeteren van de algehele toegankelijkheid prioriteit heeft, met name aan de zuidzijde van de Vliet. Vindt dat een extra loopbrug aan de oostkant van de spoorbrug hiervoor noodzakelijk is. Geeft aan dat ook aan de zuidzijde moet worden ingezet op voldoende parkeergelegenheid voor fietsen en auto's.</p>	MRDH gaat graag samen met RET, HTM, EBS en de gemeente Leidschendam-Voorburg verder op de ingeslagen weg om te komen tot concrete verbeteringen aan het OV-knooppunt.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Vindt het uitstappen op dit station door mensen met een beperking niet acceptabel. Wil graag samen met de MRDH gepaste maatregelen nemen.	MRDH gaat graag met u in overleg om te kijken naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de toegankelijkheid van dit station voor de tram en metro. Omdat dit station in een bocht ligt, is de situatie al zo'n 20 jaar (sinds start RandstadRail) dat deze halte slecht/minder/niet toegankelijk is. Op de website van de vervoerders en met grote borden op het station wordt dit aangegeven.	
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Vindt de ov-bereikbaarheid van Leidschendam Zuid en grote delen van Stompwijk en het buitengebied matig tot slecht. Geeft aan dat Leidschendam Zuid een aantal keer per dag ontsloten wordt door busdienst 47 van Stichting Welzijn Oud en Jong Leidschendam-Voorburg (WOEJ).  Wil, samen met de MRDH, Stichting WOEJ en vervoerder EBS, op korte termijn Stompwijk met Leidschendam-Voorburg verbinden. Vraagt MRDH de totstandkoming van deze verbinding voor 2027 te prioriteren.	In de in juli 2024 bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie op de vervoerplannen 2025 stond over de bereikbaarheid van Leidschendam-Zuid: <i>“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”.</i>  MRDH wijst de gemeente erop dat het overgrote deel van het dorp Stompwijk valt binnen het invloedsgebied van de bushaltes van de 2 R-netlijnen van Qbuzz tussen Zoetermeer en Leiden. Deze lijnen rijden gezamenlijk met zeer hoge frequenties.  Verder over de bereikbaarheid van Stompwijk:  “MRDH juicht dit initiatief (buurtbusdienst) toe en wijst hiervoor naar de zogenoemde ‘maatwerkvervoermakelaar’ (zie beleidslijn Mmmove! gemeentelijk maatwerkvervoer) die de gemeente kan helpen met inhoudelijk advies en subsidiemogelijkheden. De maatwerkvervoermakelaar van de MRDH gaat graag met de gemeente in gesprek”  MRDH heeft de mogelijkheden voor gemeentelijk maatwerkvervoer ook aangegeven in een gesprek met de wethouder op 28 mei jongstleden. MRDH heeft aangegeven klaar te staan om de subsidie-aanvraag van de gemeente in behandeling te nemen.	Nee
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	Geeft aan dat in de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat die kortgeleden zijn vastgesteld wordt ingezet op grootschalige verstedelijking, economische groei en duurzame mobiliteit. Geeft aan dat ze doet wat zij kan om	MRDH neemt kennis van uw reactie en dankt de gemeente voor haar inzet om mobiliteitsgroei om een zo duurzaam mogelijke manier vorm te geven.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>verdere mobiliteitsgroei op een zo duurzaam mogelijke manier vorm te geven.</p> <p>Vindt dat ook stevige groei van het openbaar vervoer bij hoort, waarvoor dan ook meer middelen vanuit de BDU nodig zijn. Besteed hier graag in 2027 samen met andere gemeenten en MRDH aandacht aan in het Uitvoeringsprogramma dat binnenkort vanuit de Mobiliteitsvisie en Visie Economisch Vestigingsklimaat zal worden opgesteld. Doorvertaling van uit dat Uitvoeringsprogramma richting vervoersplannen zal betrekking hebben op de jaren vanaf 2028.</p>	<p>MRDH lobbyt 24/7 bij het Rijk voor meer BDU. Tegelijkertijd lopen er al diverse projecten waarmee hoogstwaarschijnlijk een stevige groei van het openbaar vervoer bewerkstelligd zal worden. Te denken valt aan De Vlietlijn, Metronet, Gekoppeld Rijden tussen Zoetermeer, via Leidschendam-Voorburg naar Den Haag.</p>	
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	<p>Geeft aan dat een andere, belangrijke, ontwikkeling het onderzoek naar publieke mobiliteit is dat MRDH samen met de 21 MRDH-gemeenten uitvoert.</p> <p>Dat het hierbij minimaal gaat om betere afstemming tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en in een verdergaand geval om het samengaan van beide vormen van vervoer. Dat een eerste gesprek tussen medewerkers van de MRDH en de gemeente al heeft plaatsgevonden.</p> <p>Is benieuwd naar de kansen die dit zal bieden en blijft graag nauw hierbij betrokken. Wil daarbij ook samen met MRDH aandacht besteden aan verdere verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.</p> <p>Zet graag, waar dat mogelijk is, samen met MRDH een pilot op. Bijvoorbeeld betere bereikbaarheid van de wijk Leidschendam-Zuid om daarmee de sociaaleconomische positie van de inwoners te versterken, want goede bereikbaarheid biedt namelijk toegang tot banen en opleidingen.</p>	<p>MRDH bedankt de gemeente nogmaals voor haar medewerking en kennisdeling. MRDH verwerkt op dit moment alle inzichten en kennis die is opgehaald in de ronde langs de 21 gemeenten voor publieke mobiliteit.</p> <p>MRDH organiseert binnenkort een terugkoppeling door middel van een bijeenkomst bij MRDH. De gemeenten zullen daar een uitnodiging voor ontvangen. MRDH streeft naar een bijeenkomst voor de zomervakantie.</p> <p>De verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn belangrijke doelen van MRDH. MRDH heeft ook aandacht voor de sociaaleconomische positie van de verschillende gebieden in de regio en waardeert daarom de interesse in verdere samenwerking en zal daarvoor contact met de gemeente zoeken.</p>	Nee
Leidschendam-Voorburg	HTM Rail	<p><i>Lijn 2.</i></p> <p>Waardeert het dat HTM in de zomerperiode op zaterdagochtend een extra rit inzet op tramlijn 2 richting de Mall of the Netherlands. Geeft dat dit laat</p>	<p>HTM en MRDH danken de gemeente voor haar positieve reactie. Binnen de gestelde (financiële) kaders, wordt in de vervoerplannen altijd naar een zo optimaal aanbod gestreefd in relatie tot de vraag.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>zien dat er ruimte is om flexibel in te spelen op piekmomenten en bezoekersstromen. Moedigt de MRDH aan om dit nog meer te blijven doen.</p> <p>Verzoekt vriendelijk, maar dringend, voor lijn 2 ook buiten de zomer een extra rit op de zaterdagochtend toe te voegen en de frequentie verder te intensiveren van donderdag tot zondag.</p>	<p>Voor meer ritten en verhoging van de frequentie is momenteel een ruimte. HTM zal het gebruik van lijn 2 monitoren en dit verzoek van de gemeente bekijken bij een volgend vervoerplan.</p>	
Leidschendam-Voorburg	HTM Rail	<p><i>Lijn 19</i></p> <p>Geeft aan dat het aanmoedigen van MRDH ook geldt voor de voor de in de vervoersplannen genoemde frequentie voor 2027 voor tram 19, die 4 keer per uur gaat rijden.</p> <p>Geeft aan dat dit een mooi en noodzakelijk vooruitzicht is om mensen daadwerkelijk te faciliteren het OV te nemen en niet de auto te pakken.</p> <p>Verzoekt voor lijn 19 niet te wachten tot 2027, maar al zo snel mogelijk de frequentie structureel te verhogen naar 4 keer per uur; in weekenden, op feestdagen én door de week.</p>	<p>Vanaf het moment dat tram 19 door gaat rijden naar de TU-wijk wordt de frequentie overdag op werkdagen hersteld naar 4 keer per uur, zoals ook omschreven staat in het vervoerplan.</p> <p>Met de kennis van nu vindt dit plaats in september 2026.</p>	Nee
Leidschendam-Voorburg	HTM Rail	<p>Geeft aan dat uit het vervoerplan van HTM blijkt dat tramlijn 6 geschikt wordt gemaakt voor de inzet van nieuwe trams met gelijkvloerse instap.</p> <p>Juicht de komst van de nieuwe trams van harte toe. Dat biedt betere service, juist ook voor minder validen, en geeft minder geluidsoverlast.</p> <p>Geeft aan dat de grootschalige werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de bereikbaarheid van de gemeente en specifiek ook de Mall. Vindt het van belang dat die bereikbaarheid zoveel mogelijk in stand blijft.</p> <p>Roept op om dat te waarborgen. Wil ruim voor de werkzaamheden starten met overleggen met MRDH en HTM over alternatieve routes voor het tramverkeer en eventueel ook railvervangend vervoer.</p>	<p>HTM informeert haar reizigers op de gebruikelijke wijze, waarbij tijdig informatie wordt gegeven over alternatieve reismogelijkheden. Daarnaast vindt er tijdig afstemming plaats tussen HTM en de gemeente(n) over de invulling van de werkzaamheden.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Leidschendam-Voorburg	EBS HGL	<p>Geeft aan dat het aanbod van openbaar vervoer van de vervoersbedrijven RET, EBS en HTM voor het overgrote deel ongewijzigd blijft.</p> <p>Benadrukt, net als voorgaande jaren, dat een betrouwbare dienstregeling van groot belang blijft, dat rituitval en vertraging zoveel mogelijk moet worden voorkomen om continuerend en intensiever gebruik door haar inwoners van het openbaar vervoer te bespoedigen.</p> <p>Vraagt in dit verband met oplossingen te komen voor de rituitval en vertraging op buslijnen 45 en 46 van EBS. Beide lijnen verbinden Den Haag via Voorburg en Leidschendam met de Leidse regio. Ze maken veel banen en opleidingen over en weer bereikbaar. Geeft dat deze buslijnen bovendien langs meerdere locaties waar op korte termijn nieuwe woningen worden opgeleverd.</p> <p>Geeft aan dat helaas vertragingen en rituitval op beide buslijnen regelmatig voor komen. Verzoekt MRDH om aandacht te houden voor de prestaties op deze lijnen en de gemeente periodiek te informeren over de prestaties op deze lijnen, waaronder rituitval, punctualiteit, reizigersaantallen, klachten/signalen en maatregelen die worden genomen om de betrouwbaarheid te verbeteren.</p>	<p>EBS en MRDH zijn met u eens dat een betrouwbare dienstregeling van groot belang is. EBS heeft daarom diverse maatregelen genomen om rituitval te voorkomen, waaronder het werven van extra personeel.</p> <p>Elk jaar analyseert EBS de gerealiseerde rijtijden van de buslijnen in de concessie Haaglanden Streek. Naar aanleiding van deze analyses past EBS waar nodig de dienstregeling aan om deze betrouwbaar te houden.</p> <p>In de concessie-overleggen die MRDH met EBS heeft, staat zo optimaal mogelijk openbaar vervoer continue centraal.</p>	Nee
Leidschendam-Voorburg	Algemeen	<p>Wenst de OV-bedrijven veel succes met het implementeren van de vervoersplannen 2027. Vertrouwt op een goede uitvoering samen met de gemeente.</p> <p>Zet graag de goede samenwerking met de regio voort de komende jaren.</p>	MRDH, EBS, HTM en RET danken de gemeente voor haar reactie en zetten ook graag de goede samenwerking met de gemeente voort.	Nee
Maassluis	Algemeen/ RET Metro	Vraagt blijvend meer aandacht voor de sociale veiligheid in en rond de metro, in de vorm van meer zichtbare controle en een periodieke evaluatie per metrohalte.	RET en de gemeente Maassluis zijn het afgelopen jaar met elkaar in gesprek geweest over de sociale veiligheid bij de metro. RET staat ervoor open om hierover in gesprek te blijven en, in samenwerking met de veiligheidspartners van de gemeente, verder te onderzoeken welke behoefte en noodzaak er is in relatie tot de sociale veiligheid.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Maassluis	Algemeen	Bedankt de MRDH en vervoerbedrijven voor de inzet om tot goede plannen te komen.	EBS, RET en MRDH danken de gemeente voor deze reactie.	Nee
Maassluis	RET Metro	<i>Weekendmetro</i>  Spreekt 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. Is ervan op de hoogte dat gewerkt wordt aan geluidbeperkende voorzieningen en dat deze voorwaardelijk zijn.	De weekendmetro zit weliswaar in de concessie, maar wordt bekostigd door de gemeenten in de regio Rotterdam. RET en MRDH nemen kennis van uw reactie	Nee
Maassluis	RET Bus	<i>Nachtbuslijn 9</i>  Vindt het positief dat de nachtbus een extra rit voor 2.00 uur krijgt.	RET dankt de gemeente voor deze positieve reactie	Nee
Maassluis	RET Bus	<i>Lijn 126</i>  Geeft aan dat het vervoerplan uit gaat van het schrappen van lijn 126 en dat dit een verschraling van de fijnmazigheid van het openbaar vervoernetwerk is.  Betreurt deze stap en geeft aan dat als deze bezuiniging toch doorgezet wordt dat het de nadrukkelijk wens is om binnen Maassluis te voorzien in een fijnmazig vervoersysteem dat de belangrijkste voorzieningen in Maassluis en de haltes van de metro ontsluit.	Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden, te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, wordt het voorstel voor buslijn 126 aangepast.  Door het vervallen van de taakstelling kan lijn 126 1x per uur blijven rijden naar Maassluis, met in Schiedam-west een kleine routeaanpassing om het vervallen van lijn 51 op te vangen. De spitsritten en de korte ritten van lijn 126 zullen (onder lijnnummer 57) van Schiedam via Vlaardingen oost doorrijden naar Begraafplaats Holy. Op zaterdag blijft lijn 126 1 keer per uur rijden tussen 7 en 19 uur, lijn 57 rijdt op zaterdagmiddag 1 keer per uur tussen 11 en 18 uur. Lijn 126 en lijn 57 zorgen samen voor een halfuursdienst tussen Schiedam en Vlaardingen	Ja
Maassluis	EBS HGL	<i>Lijn 456</i>  Vindt het positief dat bij lijn 456 (van Schiedam via de halte Maaslandviaduct naar Naaldwijk en Den	EBS dankt de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Haag) de frequentie op zaterdag omhooggaat van 2 x per uur naar 4 x per uur.		
Maassluis	EBS VPR	<p><i>Maasvlaktehopper</i></p> <p>Vraagt EBS (en MRDH) om meer bekendheid te geven aan Maasvlaktehopper zodat deze verbinding uit kan groeien tot een volwaardige buslijn. Geeft aan dat met de komst van de Blankenburgverbinding de woon-/werkrelatie tussen Maassluis en de overkant de Nieuwe Waterweg is toegenomen en dat een reguliere busverbinding per openbaar vervoer een grotere woon-/werkrelatie voor iedereen mogelijk maakt.</p>	<p>EBS en het Havenbedrijf starten een campagne om de Maasvlaktehopper (die ook naar Europoort en de Botlek rijdt) meer bekendheid te geven.</p> <p>Op dit moment passen vraag en aanbod van de hopper bij elkaar en is het daarom niet reëel om nu na te denken over een reguliere busverbinding.</p>	Nee
Midden-Delfland		<p>Geen reactie ontvangen.</p> <p>Ook niet na tussentijds ambtelijk contact.</p>		-
Nissewaard	Algemeen	<p>Geeft aan dat het realiseren van openbaar vervoer bij een nieuwe regionale netwerkverbinding zoals de Maasdelatunnel ervoor zorgt dat in combinatie met de nullijn (gelijkblijvend productieniveau) dat er elders in het netwerk op Voorne-Putten ritten geschrapt dienen te worden in verband met de budgettaire beperkingen.</p> <p>Wil MRDH daarom vragen om de nullijn toe te passen bij het bestaande openbaar vervoer, maar dit niet toe te passen bij nieuwe netwerkverbindingen of grote gebiedsontwikkelingen, zoals de woningbouwlocatie Haven Noord, waar ook een vorm van openbaar vervoer dient te komen om deze centraal gelegen wijk duurzaam te kunnen ontsluiten.</p> <p>Vindt dat het immers niet zo mag zijn dat verbetering van de ontsluiting van de regio of delen daarvan automatisch leiden tot achteruitgang van het openbaar vervoer elders in het gebied, wat haaks staat op het STOMP-principe.</p> <p>Roept daarom MRDH op om hierover in gesprek te gaan, zowel in het kader van de jaarlijkse en meerjaarlijkse begrotingen als bij de concessie-afspraken en bij de strategische agenda.</p>	<p>Op basis van de Mobiliteitsvisie zal er in de komende jaren gewerkt worden aan een vervoersysteem waarbij wordt ingezet op publieke en actieve mobiliteit overall, 24/7 en aansluitend bij de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers met een passende aanpak per gebied, ook voor randgemeenten.</p> <p>De bestuurscommissie stelt jaarlijks de budgettaire kaders vast en deze zullen afhankelijk zijn van actuele en te verwachten ontwikkelingen, ook externe.</p> <p>Op de kortere termijn kunnen ontwikkellocaties locaties, zoals nieuwbouwwijken als Haven Noord, waar (nog) geen regulier OV-aanbod is, gebruik maken van de mogelijkheden die de beleidslijn MMMove! biedt.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat de regio verschillende projecten heeft die de bediening van het OV een impuls geven in de grote steden, zoals plan metronet en de oude lijn, maar dat het voor de randgemeenten van groot belang is om ook hier te investeren in beter OV, of dat tenminste het bestaande OV overreind kan worden gehouden.</p>		
Nissewaard	Algemeen	<p>Wijst op de noodzaak van betere verbindingen tussen woonwijken en werklocaties in de haven. Geeft aan dat werknemers in de haven vaak buiten de standaardspits starten. Betekent dat OV-aansluitingen in met name de vroege ochtend (voor 6.00 uur) daarom meer aandacht verdienen.</p> <p>Vindt het daarnaast belangrijk dat voor de arbeidskrachte in de haven dat vervoersarmoede actief wordt aangepakt. Tarieven in het OV zijn de afgelopen jaren immers gestegen en die trend lijkt zich door te zetten.</p> <p>Vraag dus aandacht voor het faciliteren van het woon-werkverkeer naar de haven, in aansluiting op het nieuwe initiatief met drie vervoersopties (carpooling, vanpooling en de Maasvlaktehopper), bijvoorbeeld in relatie tot lijn 205, het doortrekken van lijn 102 naar de Maasvlakte of een directe verbinding tussen Spijkenisse en Maassluis of Vlaardingen. Gaat hierover graag in gesprek.</p>	<p>MRDH is in het kader van Brede welvaart (nu sociaaleconomische versterking) en vanuit Novex Rotterdamse haven al met de gemeenten in gesprek hoe MRDH vanuit economie en bereikbaarheid kan bijdragen aan de New Town opgave die al in de gemeente speelt.</p> <p>Daarbij is een onderwerp hoe het OV (Publieke mobiliteit) te verbeteren vooral ook in relatie tot de haven. MRDH zet deze gesprekken met de gemeente graag voort.</p> <p>Ook EBS denkt graag mee in het verbeteren van het OV naar de Rotterdamse Haven en onderschrijft het belang van goed OV naar deze gebieden.</p> <p>Daarnaast is er ter verbetering van de bereikbaarheid van de haven gestart met de uitvoering van het Plan Bereikbare haven.</p> <p>MRDH wijst in dit kader de gemeente ook graag op de website van haar 'dochter' Zuid Holland Bereikbaar, waaruit blijkt dat er al best wat aandacht voor is.</p> <p><a href="https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/reizigers/acties-voor-reizigers/reizen-naar-de-haven">https://www.zuidhollandbereikbaar.nl/reizigers/acties-voor-reizigers/reizen-naar-de-haven</a></p> <p>Hierin staat o.a.:</p> <p><i>“Wil jij ook op een ontspannen manier naar je werk in de haven? En vaker op tijd zijn, omdat je niet hoeft te wachten op normaal openbaar vervoer of een parkeerplaats hoeft te zoeken? Kies dan voor een van de drie nieuwe manieren van vervoer: carpooling, vanpooling of de hopper, met ieder hun eigen voordelen.</i></p> <p><i>Wil je zelf rijden? Dan kun je met carpoolen of vanpoolen ook nog extra geld verdienen. Wil je niet zelf rijden en onderweg ontspannen? Kies dan voor carpoolen of vanpoolen als bijrijder, of voor de hopper en stap uit bij een speciale hopperhalte bij jouw werk. Zo bepaal jij zelf hoe je reis naar werk eruit ziet.</i></p> <p><i>Tot 1 juli 2026 reis je volledig gratis, tot die tijd én daarna krijg je (daarnaast) via je werkgever een kilometervergoeding”</i></p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Nissewaard	Algemeen	<p>Geeft aan dat voldoende financiering cruciaal is om het OV te versterken, of tenminste in stand te houden, in zowel de grote steden als de randgemeenten.</p> <p>Geeft MRDH (in samenwerking met het Havenbedrijf) ook in de lobby richting het Rijk de volle steun bij het uitdragen van die boodschap.</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 de voldoende financiering voor het OV te borgen.	Nee
Nissewaard	RET Metro	<p>Geeft aan dat RET een regiobrede afname in het gebruik van het openbaar vervoer, met name bij de metro op werkdagen (-4,4 %) signaleert. Dat de daling in het zuiden van de Rotterdamse regio het sterkst is. Dat de daling op metrostation Spijkenisse Centrum relatief groot (-12%) is en dat een verklaring is die de RET noemt, dat een deel van de overstap van bus op metro is verplaatst naar Schiedam Centrum door de introductie van de buslijnen door de Maasdeltatunnel.</p> <p>Vindt dat een analyse van het aantal instappers in Spijkenisse Centrum en in Schiedam inderdaad laat zien dat dit inderdaad de meest aannemelijke verklaring is voor de relatief grote daling in Spijkenisse Centrum; een correctie voor de verschuiving van reizigersstromen als gevolg van de nieuwe buslijnen door de Maasdeltatunnel leidt namelijk tot een resterende daling op Spijkenisse Centrum van 4,34%, dicht bij de regiobrede daling van 4,4%.</p> <p>Vindt de regiobrede daling in het OV-gebruik zorgelijk. Vindt het van belang dat er meer zicht verkregen wordt op de oorzaken hiervan.</p> <p>Geeft aan dat er zodra er meer zicht op is er lessen getrokken kunnen worden ten aanzien van het gewenste OV-aanbod om verdere afkalving te voorkomen en weer groei te kunnen realiseren.</p>	<p>Daling, dan wel stagnatie in het OV-gebruik is niet alleen een regiobreed probleem maar zelfs landelijk.</p> <p>MRDH zal twee documenten uit het NOVB met de gemeente Nissewaard en de andere 20 gemeenten delen.</p> <p>Hieruit blijkt helaas dat er geen echte éénduidige verklaring voor de daling te geven is.</p>	Nee
Nissewaard	RET Bus	<i>Nachtbuslijn 8</i>	Nachtlijn N8 vervoert momenteel per weekend (dus beide nachten samen) gemiddeld ongeveer 100 reizigers. De RET kan helaas niet	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat RET signaleert dat de nachtbuslijn N8 in Spijkenisse heel erg rustig is ten opzichte van het oude nachtnet. En dat de wanneer de weekendmetro nog rijdt, de nachtbus nauwelijks tot niet wordt gebruikt. En dat RET optimalisaties voorstelt.</p> <p>Begrijpt dat de ritten van de nachtbus later starten vanwege de overlap met de weekendmetro, zolang de weekendmetro rijdt.</p> <p>Kan instemmen met een kortere route bij de Akkers. Vindt het van belang dat de wijken nog bediend blijven door de nachtbus. Voor de Maaswijk vraagt de gemeente om de bestaande route in stand te houden, ook omdat het verschil in rijtijd minimaal zal zijn.</p> <p>Vindt het verlagen van de frequentie echter voorbarig, omdat de nachtbus jaren niet gereden heeft en pas sinds het najaar van 2025 weer rijdt. En omdat voor corona deze lijn veel werd gebruikt.</p> <p>Geeft aan dat er na zoveel jaar sprake is van een nieuwe doelgroep, waardoor er wat meer tijd nodig is om voormalige reizigers terug te laten keren en nieuwe reizigers aan te trekken.</p> <p>Vraagt RET om de optie te onderzoeken of een combinatie met de lijn Rotterdam-Zuid – Hoogvliet kansen biedt om die lijn door te trekken naar Spijkenisse. Om hiermee het nachtbusvervoer efficiënter te maken en een voldoende hoge frequentie te houden.</p>	<p>meer terugkijken naar data van vóór corona, maar duidelijk is dat deze aantallen niet het oorspronkelijke aantal ritten (12 van zaterdag op zondag) en de huidige verdichting tot halfuurdienst tussen 3.00 en 5.00 uur rechtvaardigen. Met een uurdienst (beginnend na de laatste rit van de Weekendmetro) is er voldoende capaciteit om de huidige reizigers te vervoeren en groei te faciliteren. Dit vervoeraanbod sluit ook aan bij andere lijnen van ons nachtnet, vaak met hogere reizigersaantallen.</p> <p>Aanvullend argument hierbij is dat de vervoervraag tegenwoordig meer gespreid is over de nacht en minder drukke piek heeft die we voorheen zagen rond sluitingstijd van de nachtclubs.</p> <p>Het bedienen van Spijkenisse in de nacht door het verlengen van lijn N7 i.p.v. het rijden van N8, zou potentieel 3 extra ritten opleveren voor Spijkenisse, maar ook een veel langere reistijd. De reistijd met N7 zou ongeveer dubbel zo lang zijn als met N8 en (ruim) over het uur gaan. Naar overtuiging van RET wordt het aanbod voor de reiziger hiermee zeer onaantrekkelijk en zal geen groei ontstaan, maar zullen reizigers juist afhaken.</p> <p>Ten aanzien van het vervallen van de halte De Akkers: de vervangende halte Akkersweg langs de Heemraadlaan vindt RET bij nader inzien geen goed en geen veilig alternatief voor de reizigers; door hekken en ontbreken van looppaden kunnen reizigers niet goed weggkomen bij deze halte. RET stelt daarom voor om heen en weer te rijden naar de rotonde Akkersweg/Akkerdonk en direct na het ronden van de rotonde op de Akkersweg te halteren, waar reizigers via het fietspad hun weg kunnen vervolgen.</p> <p>Ten aanzien van de Maaswijk houdt RET vast aan de voorgestelde ingekorte route. De extra loopafstand bedraagt maximaal 700 meter, wat RET aanvaardbaar vindt voor nachtelijk vervoer. Van de twee vervallen haltes maken minder dan 10 reizigers per weekend gebruik.</p>	
Nissewaard	EBS VPR	<p><i>Lijn 102</i></p> <p>Constaateert dat de nieuwe buslijnen via de Maasdelatunnel goed worden gebruikt.</p> <p>Vindt het inderdaad wenselijk dat na de eerdere frequentieverhoging in de spits om op lijn 102 ook bediening in de avonduren en op zaterdag en</p>	EBS neemt kennis van uw positieve reactie over de vergroting van de bedieningstijden van buslijn 102.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>zondag te bieden, wat bijdraagt aan een betere ontsluiting van Voorne-Putten.</p> <p>Wil MRDH vragen om in gesprek te blijven met het Rijk met het oog op een structurele oplossing voor de tolgelden voor het OV.</p>	<p>MRDH zal waar mogelijk in gesprek blijven met het Rijk over de tolgelden, maar houdt daarbij wel rekening met ontwikkelingen op andere dossiers in relatie met het Rijk.</p>	
Nissewaard	EBS VPR	<p><i>Lijnen 84 en 87</i></p> <p>Geeft aan dat EBS in het vervoerplan concreet voorstelt om het aantal ritten te verminderen op de stadslijnen 84 en 87 in Spijkenisse:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lijn 84: 4x/uur in de spits op werkdagen in plaats van 6x/uur, en in de vakantieperiode in de daluren 2x/uur in plaats van 4x/uur;</li> <li>• Lijn 87: in de vakantieperiode de gehele dag 2x/uur in plaats van 4x/uur.</li> </ul> <p>Vindt een frequentie van 2x/uur voor lijn 87 overdag in de vakantieperiode te laag om het OV aantrekkelijk te laten zijn voor de reiziger. Een verlies van reizigers dreigt vanwege de extra reistijd en het verlies aan comfort waar dit toe leidt.</p> <p>Vraagt om de frequentie in de spits te handhaven op 4x/uur, zodat mensen die werken 4x/uur een reisoptie hebben.</p> <p>Vraagt zich voor lijn 84 af in hoeverre het noodzakelijk is om de frequentie te verlagen van 6x/uur naar 4x/uur omdat deze de lijn intensief gebruikt zou worden in de spits en een wijziging het gebruik van deze lijn voor spitsreizigers minder aantrekkelijk zou maken.</p>	<p>EBS geeft aan dat het reizigersgebruik van de lijnen 84 en 87 in de vakanties van dusdanig niveau is dat de frequenties genoemd in vervoerplan 2027 goed aansluiten op dit gebruik.</p> <p>Hoewel lijn 84 in de spits goed wordt gebruikt, laten de beschikbare analyses zien dat een frequentie van 4 keer per uur op werkdagen passend blijft bij de verwachte vervoervraag en dat hiermee een goed bedieningsniveau behouden blijft. De gemiddelde spitsbezetting op het drukste punt van lijn 84 blijft onder de zitplaatscapaciteit met een frequentie van 4 keer per uur. Dit betekent dat ook in de spits reizigers doorgaans allemaal een zitplaats hebben.</p> <p>Uiteraard is het vervelend voor reizigers als bussen minder rijden, maar door deze wijziging kan EBS-lijn 102 tussen Schiedam en Brielle ook in het weekend laten rijden, waardoor vraag en aanbod beter in balans is.</p>	Nee
Nissewaard	Maatwerk- vervoer	<p>Geeft aan dat het voor de OV-verbinding tussen de kernen van belang is dat lijn 107 recent is omgezet naar een lijndienst tussen Geervliet - Heenvliet - Abbenbroek - Zuidland - Oudendoorn - Hellevoetsluis.</p>	<p>MRDH neemt kennis van deze reactie.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Geeft aan dat deze geen deel uitmaakt van het vervoerplan van EBS, maar wordt net als de Spijkopper gefinancierd uit het maatwerkbudget dat ook onder grote financiële druk staat.		
Pijnacker-Nootdorp	Algemeen	<p>Staat over het geheel genomen positief tegenover de voorgestelde wijzigingen in de vervoerplannen van EBS, HTM en RET.</p> <p>Vindt dat deze wijzigingen bijdragen aan een versterking van het openbaar vervoer in haar gemeente.</p> <p>Wenst MRDH en de vervoerders veel succes bij de verdere uitwerking en implementatie van de vervoerplannen.</p>	MRDH, EBS, HTM en RET danken u voor deze positieve reactie.	Nee
Pijnacker-Nootdorp	EBS HGL	<p><i>Lijn 455</i></p> <p>Ziet de frequentieverhoging van R-netlijn 455 op zaterdag overdag van 2 naar 4 keer per uur als een waardevolle verbetering.</p> <p>Vindt dat deze aanpassing goed aansluit bij de aangetoonde reizigersvraag en dat deze aanpassing bijdraagt bij aan een betere bereikbaarheid van Zoetermeer en de regio.</p> <p>Vindt het efficiënter inzetten van vrijgekomen kilometers vanuit de stadslijnen is daarbij een logische en effectieve keuze.</p>	EBS waardeert de positieve reactie.	Nee
Pijnacker-Nootdorp	RET Bus	<p><i>Nachtbuslijn 10</i></p> <p>Beoordeelt de uitbreiding van lijn N10 in de nachtelijke uren als positief. Oordeelt dat het doortrekken van de lijn na 02:00 uur naar Pijnacker en Delfgauw een belangrijke verbetering kan betekenen voor de nachtelijke bereikbaarheid van de gemeente in de weekenden.</p> <p>Vindt dat in de vervoerplannen nog niet duidelijk is bij welke haltes wordt gestopt.</p> <p>Ziet graag dat dat deze nachtbus in de gemeente stopt bij de volgende haltes:</p>	<p>Voorstel is om in Pijnacker-Nootdorp de route van de oude BOB-buslijn 10 te rijden. Deze bevat de volgende haltes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pijnacker, Ade</li> <li>Pijnacker, Duikersloot</li> <li>Pijnacker, Vrouwenrecht</li> <li>Pijnacker, Pijnacker Centrum</li> <li>Pijnacker, Raadhuisplein</li> <li>Pijnacker, Nootdorpseweg</li> <li>Pijnacker, Rijskade</li> <li>Pijnacker, B.V. Mol</li> <li>Pijnacker, Van Vuren</li> <li>Delfgauw, Delfgauwseplein</li> </ul>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pijnacker – Zuid Metro</li> <li>- Pijnacker- Floralaan</li> <li>- Pijnacker- van Buijsenlaan</li> <li>- Pijnacker - Nootdorpseweg</li> <li>- Delfgauw – Delfgauwseplein</li> <li>- Delfgauw – Laan der Zeven Linden</li> </ul> <p>Verzoekt daarom om in het definitieve vervoerplan op te nemen welke haltes door lijn N10 worden bediend binnen haar gemeente.</p>	<p>Delfgauw, Laan der Zeven Linden  Delfgauw, Gouden Rijderplein  Delfgauw, Hoefsmidstraat  Delfgauw, Achtmanstraat</p> <p>De door de gemeente voorgestelde route op basis van de door gemeente aangegeven gewenste haltes is langer/trager (via klinkerstraten, door een woonwijk) en komt niet langs metrostation Pijnacker Centrum (wat een aantrekkelijkere halte is om aan te doen i.p.v. halte Van Buijsenlaan). De rest van de route is wel gelijk.</p>	
Pijnacker-Nootdorp	RET Metro	<p><i>Metrolijn E</i></p> <p>Is positief over de voorgenomen frequentieverhoging op het traject Pijnacker Zuid – Rotterdam Centraal. Geeft aan dat met deze uitbreiding naar in totaal 12 metro's per uur in de spits een belangrijke stap wordt gezet in het verder verbeteren van de capaciteit en het reiscomfort op deze drukke verbinding.</p>	RET dankt u voor deze positieve reactie. De frequentieverhoging is maandag 4 mei jongstleden ingegaan.	Nee
Ridderkerk	Algemeen	<p>Geeft aan dat 2027 een belangrijk jaar is, omdat de R-net/HOV-lijn 146 in dat jaar in gebruik zal worden genomen en dat ontwikkelingen in het busnetwerk van groot belang zijn omdat een groot deel van de inwoners voor hun dagelijkse mobiliteit afhankelijk is van de bus. Vindt een goede, betrouwbare en goed ontsloten bereikbaarheid daarmee essentieel voor de leefbaarheid, de toegang tot voorzieningen en de verbinding met de regio.</p> <p>Vraagt daarom nadrukkelijk aandacht voor de samenhang tussen het nieuwe HOV-netwerk en het bestaande lijnennet, zodat de bereikbaarheid binnen Ridderkerk op peil blijft en waar mogelijk wordt versterkt.</p> <p>Merkt daarbij op dat de voorstellen voor Ridderkerk aanzienlijke gevolgen hebben voor de bereikbaarheid binnen de gemeente en dat eerdere aandachtspunten vanuit de gemeente onvoldoende zijn meegenomen in de voorliggende voorstellen.</p>	<p>De Vervoerplanvoorstellen van de RET zijn hoofdzakelijk gericht op het mitigeren van de nadelen (met als gevolg reizigersverlies) die ontstaan door het strekken van lijn 146 via de Vlietlaan conform BOK. Dit komt dus nadrukkelijk voort uit de samenhang tussen HOV en de rest van het netwerk.</p> <p>Met name Drievliet wordt geraakt door het strekken van lijn 146. De RET mitigeert dit door lijn 144 in Drievliet uit te breiden en te versnellen om deze uitbreiding te bekostigen. Binnen de kaders waarin er per saldo niet méér OV geboden kan worden, is het onvermijdelijk dat andere verbindingen hierdoor worden geraakt. Dit geldt met name voor Ridderkerk West (De Riederborgh), waarvoor met de wijzigingen op lijn 143 een zo goed mogelijke oplossing wordt geboden.</p> <p>Desondanks zijn andere varianten denkbaar die deels tegemoetkomen aan uw bezwaren. Gesprekken tussen de gemeente Ridderkerk en de RET hierover lopen en kunnen nog leiden tot aanpassingen in het Vervoerplan die alleen de gemeente Ridderkerk zullen raken.</p> <p><b>Update 24 juni</b> uitkomst gesprekken tussen RET en Ridderkerk:</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			<p>-Lijn 146: geen wijzigingen</p> <p>-Lijn 144 behoudt huidige route en gaat ook 's avonds en op zondag naar Drievliet rijden, 2x/u. Hiermee zorgt RET ervoor dat de wijken ook 's avonds en op zondag worden bediend. Lijn 144 gaat op zaterdag 3x/u rijden om de aansluiting op lijn 146 (ook 3x/u) te verbeteren. Lijn 142 vervalt, waardoor de frequentie tussen Slikkerveer en Rotterdam iets afneemt.</p> <p>-Lijn 145 gaat via de lusroute Drievliet – 't Zand rijden in plaats van via de Vlietlaan. Hiermee houden de wijken op werkdagen overdag een snelle verbinding naar een knooppunt (Kralingse Zoom) vanwaar per metro snel kan worden doorgereisd naar o.a. Rotterdam centrum.</p> <p>-Lijn 143 gaat naar Dordrecht doorrijden, aangezien dit in de nieuwe opzet niet meer kan met lijn 145. Hiervoor moet lijn 143, momenteel een spitslijn, ook in de daluren gaan rijden, 1x/u. Lijn 143 gaat via de Geerlaan – Vondellaan rijden om de bereikbaarheid van dit deel van Ridderkerk te verbeteren.</p>	
Ridderkerk	RET Bus	<p>Geeft aan dat Ridderkerk uit meerdere woonkernen bestaat met verschillen in bereikbaarheid per openbaar vervoer. Waarbij het centrum van Ridderkerk, de wijken Ridderkerk Oost, West en 't Zand en Drievliet beschikken over een goede en snelle verbinding met Rotterdam Zuidplein met overstapmogelijkheden op bus en metro, maar dat dit voor de wijken Slikkerveer en Bolnes in mindere mate geldt. Vindt de Qbuzz-lijnen langs de Rotterdamseweg voor deze wijken geen reëel alternatief vanwege het ontbreken van haltes, waardoor bewoners in belangrijke mate zijn aangewezen op de buslijnen richting Kralingse Zoom en Rotterdam Zuidplein.</p> <p>Geeft aan dat uit signalen blijkt dat een aanzienlijk deel van de reizigers uit de wijken Slikkerveer en Bolnes Zuidplein als eindbestemming heeft. En dat in eerdere reacties aandacht is gevraagd voor de mogelijkheid om deze verbinding te versnellen. Vraagt om opnieuw te bezien of een snellere verbinding richting Rotterdam Zuidplein kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Slikkerveer en Bolnes en aan een evenwichtiger inrichting van het busnet binnen Ridderkerk.</p>	<p>RET erkent dat er inderdaad sprake is van een grote vervoerspanning tussen Slikkerveer/Bolnes en Zuidplein, maar ook tussen Slikkerveer/Bolnes en IJsselmonde (Keizerswaard, Lombardijen). Deze vervoerstromen worden nu met één as bediend, namelijk de hoogfrequentie combinatie van lijn 142 en 144. Het splitsen van deze vervoerstroom in een sneldienst via de snelweg naar Zuidplein en een route naar Keizerswaard en Lombardijen zou in theorie (los van files op de sneldienst) wel leiden tot kortere reistijd in de bus, maar ook tot lagere frequenties en dus langere wachttijd. Uit eerdere doorrekeningen blijkt dit niet tot reizigersgroei te leiden.</p> <p>Daarom wordt versnelling van de route Slikkerveer/Bolnes – IJsselmonde – Zuidplein beoogd via (infrastructurele) doorstromingsmaatregelen op bv. de Groeninix van Zoelenlaan en de Spinozaweg in Rotterdam met het project (in opstart) HOV Tuinsteden.</p> <p><b>Update 24 juni</b> uitkomst gesprekken tussen RET en Ridderkerk:</p> <p>-Lijn 146: geen wijzigingen</p> <p>-Lijn 144 behoudt huidige route en gaat ook 's avonds en op zondag naar Drievliet rijden, 2x/u. Hiermee zorgt RET ervoor dat de wijken ook 's avonds en op zondag worden bediend. Lijn 144 gaat op zaterdag 3x/u rijden om de aansluiting op lijn 146 (ook 3x/u) te verbeteren. Lijn 142 vervalt, waardoor de frequentie tussen Slikkerveer en Rotterdam iets afneemt.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			<p>-Lijn 145 gaat via de lusroute Drievliet – 't Zand rijden in plaats van via de Vlietlaan. Hiermee houden de wijken op werkdagen overdag een snelle verbinding naar een knooppunt (Kralingse Zoom) vanwaar per metro snel kan worden doorgereisd naar o.a. Rotterdam centrum.</p> <p>-Lijn 143 gaat naar Dordrecht doorrijden, aangezien dit in de nieuwe opzet niet meer kan met lijn 145. Hiervoor moet lijn 143, momenteel een spitslijn, ook in de daluren gaan rijden, 1x/u. Lijn 143 gaat via de Geerlaan – Vondellaan rijden om de bereikbaarheid van dit deel van Ridderkerk te verbeteren.</p>	
Ridderkerk	RET Bus	<p>Stelt dat de voorgestelde wijzigingen op de buslijnen 146, 144, 143, 142 en 140 aanzienlijke gevolgen hebben voor de bereikbaarheid binnen Ridderkerk. Vraagt nadrukkelijk aandacht voor het vervallen van haltes zoals De Riederborgh, Koningsplein en de bediening van de wijk 't Zand omdat deze haltes een belangrijke functie vervullen binnen de wijken, in het bijzonder voor senioren en minder mobiele inwoners die afhankelijk zijn van nabijgelegen openbaar vervoer en dat door het vervallen van deze haltes directe verbindingen verdwijnen met onder andere IJsselmonde en Lombardijen, wat gevolgen heeft voor de reisduur en bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen zoals het Maasstad Ziekenhuis en station Lombardijen.</p>	<p>De vervoerplanvoorstellen zijn primair gericht op het mitigeren van nadelen van het strekken van lijn 146 voor Drievliet. De RET doet dit door lijn 144 in Drievliet uit te breiden en te versnellen om deze uitbreiding te bekostigen. Binnen de kaders waarin er per saldo niet méér OV geboden kan worden, is het onvermijdelijk dat andere verbindingen hierdoor worden geraakt. Dit geldt met name voor Ridderkerk West (De Riederborgh), waarvoor met de wijzigingen op lijn 143 een zo goed mogelijke oplossing wordt geboden. Desondanks zijn andere varianten denkbaar die deels tegemoetkomen aan uw bezwaren. Gesprekken tussen de gemeente Ridderkerk en de RET hierover lopen en kunnen nog leiden tot aanpassingen in het Vervoerplan die alleen de gemeente Ridderkerk zullen raken.</p> <p><b>Update 24 juni</b> uitkomst gesprekken tussen RET en Ridderkerk:</p> <p>-Lijn 146: geen wijzigingen</p> <p>-Lijn 144 behoudt huidige route en gaat ook 's avonds en op zondag naar Drievliet rijden, 2x/u. Hiermee zorgt RET ervoor dat de wijken ook 's avonds en op zondag worden bediend. Lijn 144 gaat op zaterdag 3x/u rijden om de aansluiting op lijn 146 (ook 3x/u) te verbeteren. Lijn 142 vervalt, waardoor de frequentie tussen Slikerveer en Rotterdam iets afneemt.</p> <p>-Lijn 145 gaat via de lusroute Drievliet – 't Zand rijden in plaats van via de Vlietlaan. Hiermee houden de wijken op werkdagen overdag een snelle verbinding naar een knooppunt (Kralingse Zoom) vanwaar per metro snel kan worden doorgereisd naar o.a. Rotterdam centrum.</p> <p>-Lijn 143 gaat naar Dordrecht doorrijden, aangezien dit in de nieuwe opzet niet meer kan met lijn 145. Hiervoor moet lijn 143, momenteel een spitslijn, ook in de daluren gaan rijden, 1x/u. Lijn 143 gaat via de Geerlaan – Vondellaan rijden om de bereikbaarheid van dit deel van Ridderkerk te verbeteren.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Ridderkerk	RET Bus	Geeft aan dat het verleggen van de centrumhalte van het Koningsplein naar de Frans Halsstraat nog in onderzoek is en dat in het lopende onderzoek aandacht wordt besteed aan de specifieke kenmerken van de Frans Halsstraat, waaronder de aanwezigheid van monumentale bebouwing. Benoemt dat dit een zorgvuldige afweging van de effecten vraagt van een mogelijke toename van de busfrequentie en de gevolgen daarvan voor de openbare ruimte en de omgeving. Constateert dat inzet van de Frans Halsstraat als definitieve centrumhalte op korte termijn niet haalbaar lijkt en dat indien deze halte in de toekomst als structurele centrumhalte wordt overwogen, er de benodigde maatregelen op het gebied van inrichting, haltecapaciteit en voorzieningen moeten worden uitgewerkt. Denkt daarnaast dat een verschuiving gevolgen hebben voor de centrumfunctie van het Koningsplein, aangezien deze halte in dat scenario mogelijk grotendeels alleen nog door de buurtbus wordt bediend.	Met de route van lijn 144 via de Frans Halsstraat wordt versnelling beoogd, die nodig is om de uitbreiding in Drievliet te bekostigen. De bereikbaarheid van de binnenstad blijft vanuit de west- i.p.v. de oostkant geborgd. In de varianten waarover de RET en de gemeente Ridderkerk in overleg zijn blijft de route via het Koningsplein behouden en wordt niet verlegd naar de Frans Halsstraat.  <b>Update 24 juni:</b> in de aangepaste voorstellen blijft de route via het Koningsplein behouden en wordt niet verlegd naar de Frans Halsstraat.	Ja
Ridderkerk	RET Bus	<i>Lijn 144</i>  Merkt ten aanzien van lijn 144 merken op dat de voorgestelde frequentieverhoging op het traject Slikkerveer – Drievliet aanleiding geeft tot heroverweging en verzoekt te bezien of een frequentieverhoging in deze omvang noodzakelijk is, mede in relatie tot de overige wijzigingen in het netwerk. Vraagt nadrukkelijk om bestaande routes en haltes, waaronder De Riederborgh en Koningsplein, en de bediening van de wijk 't Zand te behouden om de bereikbaarheid van de omliggende wijken te waarborgen.	De grootste impact van het strekken van lijn 146 zit in Drievliet, waar loopafstanden naar lijn 146 zeer lang zijn en het alternatief (lijn 144) in de huidige vorm laagfrequent en traag is. Met de voorstellen voor lijn 144 wordt de frequentie verhoogd en de reistijd verkort, zodat een zo aantrekkelijk mogelijk vervoeraanbod overeind blijft en zo min mogelijk reizigers het OV de rug toekeren. Binnen de kaders waarin er per saldo niet méér OV geboden kan worden, is het onvermijdelijk dat andere verbindingen hierdoor worden geraakt. Dit geldt m.n. voor Ridderkerk West (De Riederborgh), waarvoor met de wijzigingen op lijn 143 een zo goed mogelijke oplossing wordt geboden. Desondanks zijn andere varianten denkbaar die deels tegemoet komen aan uw bezwaren. Gesprekken tussen de gemeente Ridderkerk en de RET hierover lopen en kunnen nog leiden tot aanpassingen in het Vervoerplan die alleen de gemeente Ridderkerk zullen raken.  <b>Update 24 juni:</b> met de aangepaste voorstellen blijven de gevraagde verbindingen behouden.	Ja
Ridderkerk	RET Bus	<i>Lijn 143</i>	In het Vervoerplanvoorstel is de intentie om lijn 143 te koppelen aan een Rotterdamse stadslijn, maar die garantie is er inderdaad	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat, hoewel lijn 143 vaker gaat rijden, de lijn wordt ingekort, waardoor reizigers vaker moeten overstappen op andere lijnen en de totale reistijd toeneemt en daarnaast niet alle wijken binnen Ridderkerk meer direct bediend worden en dat dit met name gevolgen heeft voor oudere inwoners die gebruikmaken van de bus voor verplaatsingen binnen de gemeente.</p> <p>Constateert dat door het vervallen van lijn 142 lijn en de huidige koppeling met lijn 140 er gevolgen zijn voor de directe verbindingen wat kan leiden tot langere reistijden, onder meer voor reizigers vanaf haltes in en rond de Rijnsingel en de Kievitsweg en dat deze wijzigingen daarmee de bereikbaarheid binnen Ridderkerk en richting Rotterdam raken.</p>	<p>niet. In enkele varianten waarover de RET en de gemeente Ridderkerk in overleg zijn blijft een doorgaande verbinding behouden.</p> <p>In de varianten waarover de RET en de gemeente Ridderkerk in overleg zijn blijft de koppeling tussen lijnen 140 en 142 in stand.</p> <p><b>Update 24 juni:</b> Beide bezwaren worden met de aangepaste voorstellen weggenomen.</p>	
Ridderkerk	RET Bus	<p><i>Lijn 187</i></p> <p>Vraagt aandacht voor spitslijn 187. Het toevoegen van een extra halte op de Voorweg wordt als een positieve ontwikkeling gezien.</p> <p>Constateert echter tegelijkertijd dat net als in haar reactie op vervoerplan 2025 dat er behoefte bestaat aan een directe verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht.</p> <p>Geeft aan het daarom wenselijk te vinden om deze lijn door te trekken naar het centrum van Ridderkerk en verzoekt daarbij te bezien of deze verbinding ook buiten de spitsuren beter kan aansluiten op de vervoersvraag.</p>	<p>Binnen Vervoerplan 2027 is er in principe geen ruimte voor verlenging van deze lijn.</p> <p>Echter, omdat lijn 187 momenteel in de ochtendspits vanaf het huidige eindpunt Peterselieweg buiten dienst naar de halte Sporttunnel rijdt om daar als lijn 142 verder te rijden (en in de middagspits in tegengestelde richting), kan RET dit traject in 2027 in dienst stellen.</p> <p>Hierdoor zullen de haltes Bieslookweg, Goudenregenplantsoen, Kastanjelaan en Sporttunnel in de ochtendspits van Barendrecht richting Ridderkerk worden bediend en in de middagspits van Ridderkerk richting Barendrecht.</p> <p>RET bedt deze uitbreiding als pilot aan. In 2027 leidt dit niet tot meerkosten, maar RET kan de toekomstvastheid ervan niet garanderen.</p>	Nee
Ridderkerk	Gemeentelijk maatwerk- vervoer	<p>Vraagt aandacht voor het buurtbusproduct binnen Ridderkerk omdat dit een belangrijke aanvulling op het reguliere openbaar vervoer is en een stabiele vervoersvraag kent . Constateer tegelijkertijd dat de huidige organisatievorm kwetsbaar is omdat de aansturing van de buurtbussen grotendeels bij vrijwilligers ligt. Ervaart daarnaast knelpunten op het gebied van reizigersinformatie, betaalmogelijkheden en de aansluiting op het reguliere busnet, mede doordat het buurtbusproduct buiten de concessie valt en investeringsruimte beperkt is. Acht het van belang dat de inzet van de buurtbus aanvullend blijft aan het</p>	<p>Hoewel RET als service gemeentelijk maatwerkvervoer in de frequentietabellen opneemt in haar vervoerplan, maakt gemeentelijk maatwerkvervoer geen onderdeel uit van de concessie die MRDH uitgeeft.</p> <p>MRDH verleent slechts subsidie voor gemeentelijk maatwerkvervoer waar de gemeente zelf de opdrachtgever van is.</p> <p>Het is aan de gemeente zelf om te bepalen of ze aanvullend op het reguliere OV dat al door RET gereden en verzorgd wordt en waar MRDH concessieverlener van is, nog extra vervoer in wil kopen.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		reguliere openbaar vervoer en niet leidt tot vervanging daarvan. Maakt zich zorgen over de houdbaarheid van deze constructie op de langere termijn en acht het noodzakelijk dat de toekomst en positionering van de buurtbus structureel wordt betrokken bij de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer. Heeft de wens om de buurtbus op te nemen in de concessie.	De gemeente is dus vooralsnog zelf bepalend voor bepaling van de positie en de toekomst van haar buurtbus.  Bij de uitwerking van Plan Busnet, dan wel de Mobiliteitsvisie zal bekeken worden of en zo ja, hoe er in relatie tot Publieke Mobiliteit omgegaan kan worden met vervoer dat nu nog gemeentelijk maatwerkvervoer is dat voor 50% betaald wordt door de gemeente en 50% door MRDH. Vooralsnog is daar nog geen duidelijkheid over te geven.	
Rijswijk (uit de conceptreactie)	Algemeen	Vindt het belangrijk nauw betrokken te zijn bij ontwikkelingen op het gebied van het openbaar vervoer die invloed hebben op haar inwoners en bereikbaarheid. Hecht daarom grote waarde aan tijdige betrokkenheid bij plannen en besluitvormingstrajecten, zodat ze lokale aandachtspunten en belangen vroegtijdig kunnen inbrengen.  Wil via deze route benadrukken dat ze graag in een vroeg stadium worden betrokken bij toekomstige ontwikkelingen en wijzigingen rondom het openbaar vervoer binnen en rondom de gemeente.	MRDH neemt kennis van deze reactie en meent dat de gemeente bij alles rondom openbaar vervoer al betrokken wordt, dan wel al betrokken is. En dit uiteraard zal continueren, zoals onder andere bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie.	Nee
Rijswijk	Algemeen	Geeft aan dat in het kader van de overgang van wegen van 50 naar 30 km/u overleg heeft plaatsgevonden met HTM en EBS. En dat hieruit een aantal gedachten en oplossingsrichtingen zijn voortgekomen om het openbaar vervoer bij deze overgang goed te laten doorstromen. En dat dit kan onder andere bestaan uit het geschikt maken van trambanen voor bussen, het verleggen van busroutes naar parallelwegen die 50 km/u blijven, of het verplaatsen of samenvoegen van haltes.  Wil deze ideeën in 2026 en 2027 verder uitwerken en waar mogelijk in 2028 (of eerder) implementeren.	MRDH en de OV-bedrijven blijven graag met uw gemeente en met alle gemeenten in gesprek om ondanks alle verschillende belangen ook het OV zo goed mogelijk te houden.  De gemeenten zelf hebben als wegbeheerder een grote invloed om een verslechtering van het OV tegen te gaan, dan wel het OV zo aantrekkelijk mogelijk te maken of te houden.	Nee
Rijswijk	EBS HGL	Is verheugd te lezen dat EBS de ontwikkelingen van Pasgeld-West en Pasgeld-Oost in de gaten houdt en wil zorgen voor een kwalitatieve ontsluiting van de wijk.	EBS blijft graag met de gemeente Rijswijk in gesprek over de uitbreiding van het OV in de nieuwe wijk Pasgeld en waardeert het dat de gemeente ook graag meedenkt over de planning van invoering van OV-maatregelen.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Heeft ook begrip voor het feit dat eventuele maatregelen pas ingaan rondom de oplevering van de eerste woningen in het gebied.</p> <p>Hecht veel waarde aan een goede ontsluiting van de nieuwe wijk met het openbaar vervoer. Verzoekt EBS de gemeente nauw te betrekken bij eventuele plannen.</p> <p>Denk daarnaast graag mee over een concrete planning voor de invoering van de maatregelen.</p>		
Rijswijk	HTM Tram	<p>Heeft de afgelopen jaren van bewoners teleurstellende berichten ontvangen dat de halte Broekpolder, ter hoogte van het tankstation, gesloten is en dat de bereikbaarheid met het ov door de sluiting van de halte flink is afgenomen. Geeft aan dat heropening van de tramhalte de bereikbaarheid van bedrijventerrein Broekpolder aanzienlijk zou verbeteren. Gaat hierover graag in gesprek met HTM om de mogelijkheden tot heropening te bespreken.</p>	<p>In juli 2024 heeft de Bestuurscommissie besloten om enkele tramhaltes, waaronder tramhalte Broekpolder definitief te sluiten. Er is geen behoefte en geen aanleiding om een eerder genomen bestuurlijk besluit over een definitieve sluiting terug te draaien.</p> <p>Ook HTM wenst dit niet en daarmee wordt niet ingegaan op het verzoek van de gemeente voor een gesprek.</p>	Nee
Rotterdam	Algemeen	<p>Begint met vragen om in volgende jaren meer tijd in te ruimen voor het proces rondom de vervoerplannen. Merkt de laatste jaren vaker dat de door met name RET voorgestelde veranderingen te veel vragen uit de wijken oproepen en dat de tijd die er dan is om daar werkelijk recht aan te doen te kort is. Ook voor het organiseren van een eventueel vervoerkundig alternatief of voor het realiseren van de benodigde (halte-)infrastructuur is de tijd nu vaak te krap.</p> <p>Stelt voor om over de vervoerplanprocedure een bestuurlijk overleg te beleggen en wil zelf ook graag meedenken over oplossingen.</p>	<p>MRDH wijst de gemeente erop dat de termijnen van de vervoerplanprocedure onderdeel zijn van bestuurlijk vastgestelde concessie-afspraken.</p> <p>De vervoerder heeft tijd nodig om een jaarlijks vervoerplan voor het komende jaar te maken en wil hierin nog de ervaringen van de nieuwe dienstregeling in januari en februari meenemen.</p> <p>Ook besluitvorming in de laatste vergadering voor de zomervakantie van de Bestuurscommissie is noodzakelijk met het oog op het gehele proces aan de vervoerderskant om tot de dienstregeling van het volgende jaar te komen.</p> <p>MRDH stelt eerst een ambtelijk overleg met de gemeente en RET voor om kijkend naar de verschillende belangen/afspraken te bezien wat er eventueel te verbeteren is.</p>	Nee
Rotterdam	Algemeen	<p>Wordt graag en met urgentie betrokken bij de verdere uitwerking van het begrip Publieke Mobiliteit. Ziet hier kansen voor een vruchtbare samenvoeging van meerdere vormen van openbaar en publiek vervoer, waaronder wijkvervoer, wijkbussen en scootmobielen.</p>	<p>MRDH beaamt de noodzaak om samen te werken met iedere gemeente op het gebied van publieke mobiliteit.</p> <p>Om deze reden heeft MRDH ook een inventarisatie gedaan naar alle vervoersstromen in de regio. MRDH heeft al een vruchtbaar gesprek gehad met de collega's uit het sociaal en mobiliteitsdomein van de gemeente.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Verzoekt ook om aandacht te besteden aan de vraag wat acceptabele loopafstanden zijn voor de diverse categorieën reizigers en vraagt om handreikingen omtrent de inrichting van looproutes naar en van stations en haltes.	MRDH is blij om te horen dat de gemeente kansen ziet voor het vruchtbaar samenvoegen van de verschillende vormen van vervoer. Het aandachtspunt van de loopafstanden neemt MRDH mee in het verdere onderzoek.	
Rotterdam	Algemeen	Verzoekt RET tot met de gemeente afgestemde communicatie in wijken waar veranderingen in het OV-aanbod voorzien zijn, zodat de bewoners geïnformeerd worden over alternatieve vervoervormen, zoals wijkbussen en doelgroepenvervoer.	De RET neemt deze suggestie ter overweging mee in de communicatie rond het Vervoerplan.	Nee
Rotterdam	RET Metro	Is verheugd dat de spitsversterking tussen Rotterdam Centraal en Pijnacker Zuid binnenkort van start zal gaan. Dit omdat hiermee invulling wordt gegeven aan één van de ambities in de OV-visie Rotterdam en omdat dit een steeds drukker wordende OV-as is met vanwege Meijerplein ook een belangrijke P+R-functie.	RET en MRDH zijn hier ook verheugd over. De spitsversterking (een frequentieverhoging van 6x per uur naar 12x per uur) tussen Rotterdam Centraal en Pijnacker Zuid is maandag 4 mei jongstleden van start gegaan.	Nee
Rotterdam	RET Metro	Verzoekt RET om 's avonds met langere metrovoertuigen te rijden, vooral op momenten van grote drukte bijvoorbeeld tijdens evenementen.	Momenteel wordt lijn A 's avonds altijd ontkoppeld (korte route, minder druk) en lijnen B en E alleen zondag t/m donderdag. Lijnen C en D ontkoppelen niet. Bij evenementen kan ervoor worden gekozen om lijnen B en A alsnog niet te ontkoppelen. Met deze werkwijze ziet RET geen capaciteitsproblemen.	Nee
Rotterdam	RET Metro	Dringt erop aan om intensieve aandacht te blijven besteden aan het goed functioneren van roltrappen en liften op de metrostations.	Deze intensieve aandacht is er, RET rapporteert hier inmiddels over direct aan de wethouder Mobiliteit.	Nee
Rotterdam	RET Metro, Tram en Bus	Vraagt aandacht voor de reinheid van stations en OV-voertuigen, omdat deze regelmatig als ondermaats wordt ervaren. Roept RET om per kwartaal inzichtelijk te maken welke stations en lijnen de meeste meldingen van vervuiling ontvangen en daarvoor een plan van aanpak te maken om tot betere resultaten te komen.	De netheid van de voertuigen en stations/haltes wordt gemeten via de OV-klantenbarometer (CROW) in opdracht van MRDH. De gemeente kan deze rapportage raadplegen via de site van het CROW.  RET streeft naar een 8+ als totaaloordeel van de reizigers. RET erkent dan ook dat er verbetering wenselijk is als het gaat om de netheid van alle modaliteiten en haltes/stations. Dit geldt specifiek voor de metrovoertuigen en metrostations.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			<p>RET onderzoekt intern welke acties er nodig zijn om dit te verbeteren. De inschatting van de RET is dat het opstellen van rapportages niet veel toevoegt aan deze inspanning. Men kiest er in plaats daarvan voor om de inzet te richten op concrete verbeteracties.</p> <p>RET wijst de gemeente erop dat zij zorgdragen voor de netheid van bushaltes, deze staan op beheergebied van de gemeente en van tramhaltes conform de beheerovereenkomst.</p>	
Rotterdam	RET Metro	Verzoekt om na te gaan of de bovengrondse metrostations in Prins Alexander ook uitgerust kunnen worden met toegangspoortjes, omdat de gemeente verwacht dat dit een effectieve maatregel is tegen de overlast die op diverse van deze stations met enige regelmaat ervaren wordt.	De RET is op dit moment in de verkenningsfase voor een nieuw toegangs- /betaalsysteem vanaf 2030 in het metronetwerk, waarbij RET inzet op een uniform systeem in het hele netwerk. Op verzoek van de gemeente heeft RET onderzocht wat de kosten en opbrengsten zijn van een tussentijdse investering op deze locatie en hierover heeft RET de gemeente ook reeds geïnformeerd.	Nee
Rotterdam	RET Metro	<p>Constaateert dat op dagen met warm weer, de overlast die samenhangt met strandbezoek in Nesseland ook uitstraalt naar de metrostations in Zevenkamp.</p> <p>Verzoekt RET daarom om de maatregelen die voortkomen uit het warmweerprotocol ook toe te passen op de metrostations in Zevenkamp.</p> <p>Verzoekt RET ook in de avonduren het toezicht te versterken op de metrostations in Zevenkamp.</p>	<p>RET is betrokken bij het Lokaal Veiligheidsarrangement Alexander en het Warmweerprotocol Nesselande.</p> <p>Binnen deze bestaande gremia bespreekt RET graag de inzet op sociale veiligheid in samenwerking met de betrokken veiligheidspartners.</p>	Nee
Rotterdam	RET Metro	Verzoekt RET om na te gaan of er metrostations muziek ten gehore kan worden gebracht, om zo het welbevinden van de wachtende passagiers te verhogen. Dit omdat hier in andere metrosteden goede ervaringen mee zijn.	<p>De RET speelt al vele jaren muziek af op enkele metrostations; momenteel zijn dit Blijdorp, Stadhuis, Beurs, Leuvehaven, Wilhelminaplein en Blaak. Dit gebeurt op een volume dat bijdraagt aan het welbevinden van wachtende reizigers, maar dat reizigers en werknemers ook niet tot last is.</p> <p>De keuze voor deze stations is ontstaan o.b.v. technische mogelijkheden en klachten bij pilots op andere stations. De RET maakt kosten voor implementatie en (jaarlijks) auteursrechten.</p> <p>De RET is bereid om in overleg te treden over eventueel gewenste uitbreiding, maar of, waar en wanneer dit kan plaatsvinden is momenteel niet te zeggen.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Rotterdam	RET Metro	Vindt de informatie die RET deelt in het vervoerplan over het functioneren van het netwerk waardevol. Verzoekt RET om in volgende vervoerplannen ook informatie te geven over de meerjarige trend in het metrogebruik, zodat een nog beter beeld ontstaat van de ontwikkelingen in het vervoer.	Het is de intentie van de RET om in volgende Vervoerplannen net als dit jaar informatie over het functioneren van het netwerk te blijven opnemen, inclusief instappers per metrostation. Daar waar dit relevant is voor het inzicht in het functioneren van het netwerk en gewenste wijzigingen daarin, zal over meerdere jaren worden teruggeblikt.  MRDH wijst de gemeente ook op de jaarlijkse OV-monitor die MRDH maakt en na vaststelling in de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit op de website van MRDH geplaatst wordt. Hierin wordt altijd van alle modaliteiten de meerjarige trend weergegeven. Van gebruik, maar ook bijvoorbeeld punctualiteit en dergelijke.	Nee
Rotterdam	RET Metro	Vraagt aandacht voor metrostation Melanchthonweg. Geeft aan dat dit een steeds belangrijkere OV-hub wordt met P+R-functie op de grens van Schiebroek en Overschie en in de nabijheid van Hilleegersberg. Geeft aan dat het goed zou zijn als de vormgeving en inrichting van het station hiermee in de pas gaan lopen.	Metrostation Melanchthonweg valt onder de MRDH-knooppuntaanpak van het gebied waarin ook de tramhaltes Franciscus Gasthuis en Kleiweg vallen. Hiervoor is inmiddels een startnotitie vastgesteld. RET en MRDH stellen voor om uw aandachtspunten in dit project mee te nemen.	Nee
Rotterdam	RET Tram	Is verheugd te lezen dat de nieuwe route van tramlijn 8 goed functioneert. Verzoekt na te gaan of de frequentie van deze tramlijn op werkdagen overdag verhoogd kan worden naar 8x/u zodat er betere overstapmogelijkheden ontstaan op de andere tramlijnen en ook met het oog op verstedelijking in en rond het Lloydkwartier en de Parkhaven.	Binnen het Vervoerplan 2027 is hier geen ruimte voor, maar in Plan Toekomstvast Tramnet wordt deze frequentieverhoging wel geambieerd. Het is afhankelijk van de gerealiseerde rijtijdwinst (waarin nadrukkelijk ook de gemeente Rotterdam als wegbeheerder een rol heeft) of hier ruimte voor ontstaat.	Nee
Rotterdam	RET Tram	Verzoekt RET om in geval van omleidingen gedurende de werkzaamheden op het Hofplein de frequenties van de tramlijnen 4/6 en 8 zoveel mogelijk intact te laten.	De Hofplein-werkzaamheden bestaan uit verschillende fases. De RET heeft zich er steeds voor ingespannen om zo dicht mogelijk in de buurt te blijven van het reguliere bedieningsniveau en blijft dat ook in de komende fases doen.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Juicht de introductie van de nieuwe buslijn 34 Rotterdam Centraal – Overschie – Park 16Hoven – Melanchthonweg toe omdat hiermee de groeiende wijk Park 16Hoven een reguliere OV-verbinding krijgt en omdat Overschie zo wordt verbonden aan de OV-knoop Melanchthonweg.	Zowel de RET als de gemeente Rotterdam ambiëren dat lijn 34 op station Melanchthonweg wordt gekoppeld aan lijn 35. Of dit in Vervoerplan 2027 al lukt is onder voorbehoud, maar voorwaarde is in elk geval dat de frequentie van lijn 35 verhoogd wordt zodat deze overeenkomt met lijn 34. Bovendien is voor zo'n lange verbindende lijn een hoge mate van doorstroming en betrouwbaarheid nodig. De	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Ondersteunt van harte het streven om buslijn 34 één geheel te laten worden met buslijn 35 zodat er een aantrekkelijke doorgaande Noordtangent ontstaat waarmee invulling wordt gegeven aan de doelstelling daartoe in de OV-visie Rotterdam.	<p>huidige route van lijn 35 voldoet hier niet aan door de twee metro-overwegen. Dit impliceert dat het strekken van de route in Ommoord alsnog wenselijk is.</p> <p>Door het vervallen van de taakstelling komen er middelen vrij om een beperkte OV-bediening van het noorden van Ommoord in stand te houden. Wij stellen voor om dit te doen in de vorm van een ringlijn 135 die maandag tot en met vrijdag 1 keer per uur tussen circa 8 en 18 uur de huidige haltes van lijn 35 verbindt met Station Alexander.</p>	
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET er zorg voor te dragen dat de frequenties van de buslijnen 33 en 34 goed op elkaar afgestemd worden, omdat deze lijnen in Overschie als één buslijn fungeren.	Dit is inderdaad de intentie.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET er actief op te sturen dat reizigers van/naar Rotterdam The Hague Airport meer gebruikmaken van buslijn 533 en metrostation Meijersplein om te voorkomen dat buslijn 33 alsnog te vol komt te zitten.	<p>Dit doet RET zo veel mogelijk en blijft naar aanvullende mogelijkheden zoeken om reizigers te stimuleren via de metro te reizen.</p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, komt eveneens de frequentieverlaging van lijn 33 in het weekeinde te vervallen.</p>	Ja
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt om na te gaan of buslijn 533 ook in het weekend kan gaan rijden, omdat het knelpunt met volle bussen op lijn 33 zich ook in het weekend manifesteert.	<p>RET neemt deze wens mee in het vervolg van de MARTHA pilot.</p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, komt eveneens de frequentieverlaging van lijn 33 in het weekeinde te vervallen.</p>	Ja
Rotterdam	RET Bus	Geeft aan de voorgestelde opheffing van de negen bushaltes van buslijn 35 in Ommoord in haar optiek tot een volstrekt onwenselijke vermindering van de fijnmazigheid van het openbaar vervoer in deze wijk.	Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Kan hier dan ook alleen mee instemmen als hier in een passend alternatief wordt voorzien en gaat daar graag het gesprek met RET en MRDH over aan.	2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, ontstaat ruimte om een busbediening in Ommoord in stand te houden. In verband met de gewenste koppeling aan lijn 34 (die weer nodig is om drukte in Overschie te verlichten) blijft het wenselijk om lijn 35 te strekken ten behoeve van een betrouwbare verbinding. De bediening van de huidige haltes in Ommoord wordt daarom overgenomen door een lokale ringlijn Ommoord – Alexander die op werkdagen 1x/u rijdt.	
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET om de voorgenomen opheffing van buslijn 67 goed te communiceren richting de inwoners van Pendrecht en daarbij ook gebruik te maken van fysieke informatiedragers van o.a. het huis van de wijk en seniorencomplexen.	Alle wijzigingen zullen goed worden gecommuniceerd. RET treedt graag in overleg over het benutten van de door de gemeente genoemde kanalen. De RET onderkent het belang van goede communicatie richting inwoners en neemt uw suggestie hiervoor serieus in overweging.	Nee
Rotterdam	RET BUS	Geeft aan dat voorgestelde routewijziging van buslijn 68 serieuze problemen met zich meebrengt ten aanzien van de bereikbaarheid van Heijplaat. Geeft aan dat het voor haar een harde voorwaarde dat er een passend alternatief voor het dorp Heijplaat in het leven wordt geroepen, die bruikbaar is voor ouderen, reizigers die minder mobiel zijn en inwoners zonder alternatief vervoer.	De gemeente en RET zijn inmiddels in overleg met elkaar.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Gaat graag in overleg over de continuering van het rijden van buslijn 72 naar het einde van de Sluisjesdijk.	Voor 2026 is bekostiging door de betrokken partijen toegezegd en is continuering daarmee gegarandeerd.  Voor 2027 treedt RET graag in overleg met de gemeente en de andere nu meebetalende partijen. Gezien het huidige gebruik zal het ook dan om meerwerk gaan waarvoor bekostiging van de betrokken partijen nodig is. RET zal de actuele gebruikscijfers verstrekken.	Nee
Rotterdam	RET Bus	Geeft aan ze vervoerkundig gezien voorstander is van de koppeling van buslijn 174 aan 38, maar graag in overleg gaat over de precieze te volgen routes en te bedienen haltes. Geeft aan dat er diverse kansen liggen, maar ook uitdagingen.	Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, is er ruimte om tussen 8 en 18 uur extra ritten tussen	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			<p>Rotterdam Centraal en Crooswijk te bieden. Hierdoor kan de huidige frequentie van 2x/u op dit traject behouden blijven.</p> <p>Op zaterdag gaat de frequentie wel nog wel terug naar 1x per uur, maar daar staat wel bediening op zondag tegenover.</p> <p>Dit voorstel blijft onder voorbehoud van diverse infrastructurele maatregelen. RET is hierover al in gesprek met de gemeente.</p>	
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt om de buslijn(en) 38/174 een frequentie te geven van tenminste 2x/u om zo enigszins aan te sluiten bij de stedelijke context waarin deze lijnen functioneren.	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, is er ruimte om tussen 8 en 18 uur extra ritten tussen Rotterdam Centraal en Crooswijk te bieden. Hierdoor kan de huidige frequentie van 2x/u op dit traject behouden blijven.</p> <p>Op zaterdag gaat de frequentie wel nog wel terug naar 1x per uur, maar daar staat wel bediening op zondag tegenover.</p>	Ja
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt om na te gaan of buslijn 35 in de avonden de route van buslijn 174 in 110-Morgen kan overnemen.	Binnen Vervoerplan 2027 is hiervoor geen ruimte en zien we vanuit potentiële vervoervraag ook geen noodzaak. Het netwerk wordt ook nog ingewikkelder met dit soort routevarianten. RET neemt notie van de wens voor een betere bereikbaarheid van 110-Morgen in het Plan Nieuw Busnet.	Nee
Rotterdam	RET Bus	<p>Verzoekt RET en MRDH om met de gemeente na te gaan of de halte van nachtbuslijn N3 'Van Helmontstraat' aan de Vierhavenstraat in zuidelijke richting verplaatst kan worden zodat deze komt te liggen ter hoogte van de Keilestraat.</p> <p>Dit omdat de halte daarmee dichterbij gesitueerd zou worden bij de locatie waar het nachtleven zich in dit gebied concentreert.</p>	<p>Met het verplaatsen van de halte komt deze wel erg ver van Marconiplein te liggen. De huidige halte wordt momenteel niet slecht gebruikt, vermoedelijk door inwoners in de omgeving van Marconiplein en dus nog geen uitgaanspubliek is van de Keilestraat. Met het verplaatsen benadeelt RET die inwoners.</p> <p>Tegelijkertijd begrijpt RET de wens voor een halte bij de Keilestraat. Wat RET betreft is het ook mogelijk om twee haltes aan te doen: een ter hoogte van Marconiplein en een ter hoogte van de Keilestraat. RET treedt hierover graag in overleg met de gemeente.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Rotterdam	RET Bus	Verzoekt RET om na te gaan of Heijplaat in het nachtbusnet kan worden opgenomen.	Heijplaat is een kleine kern, die (los van de scholierenstroom) overdag al niet enorm veel vervoer genereert. Op basis daarvan ziet RET momenteel onvoldoende potentieel om deze verbinding 's nachts levensvatbaar aan te bieden. Deze verbinding kan ook niet logisch geïntegreerd worden in een andere nachtbuslijn. Overigens zijn ook voor grotere kernen dan Heijplaat verzoeken voor een nachtbus afgewezen, omdat momenteel prioriteit wordt gegeven aan het versterken van het netwerk overdag.	Nee
Rotterdam	EBS VPR	Verzoekt om vergelijkbaar met buslijn 102 de bediening van buslijn 105 ook uit te breiden naar de avonden en de weekenden omdat hier een duidelijke behoefte aan bestaat in Rozenburg. Wijst er daarbij op dat buslijn 105/115 een hogere dynamische ritbezetting heeft dan buslijn 102 en geeft de suggestie mee om te bezien of buslijn 102 's avonds en in de weekenden gecombineerd kan worden met buslijn 105.	EBS is, gezien het besluit van de bestuurscommissie om uit te gaan van de nullijn, beperkt in het aantal dienstregelingskilometers dat kan worden ingezet. Om het aanbod op de ene lijn uit te breiden, moet EBS het aanbod op andere lijnen, waar dat mogelijk is, inperken. EBS heeft er daarom voor gekozen om de sterkste van de twee lijnen door de Maasdelatunnel uit te breiden, namelijk lijn 102. Het klopt dat lijn 105/115 een hogere dynamische bezetting heeft dan lijn 102, maar voor eerstgenoemde gaat het dan specifiek om het traject tussen Rozenburg en Spijkenisse. Als het gaat om het traject naar Schiedam, dan is lijn 102 de lijn met een hogere bezetting.  EBS is ook een groot voorstander van een combinatielijn van 102 en 105 (een lijn van Brielle via Rozenburg naar Schiedam). Dat is echter al eerder onderzocht met onder andere de gemeente Rotterdam en bleek niet mogelijk omdat de infrastructuur rond Rozenburg niet geschikt is. Lijn 102 kan niet snel van de snelweg af Rozenburg in en vervolgens snel weer verder naar Schiedam. Nu is een combinatielijn alleen mogelijk met een grote omweg waardoor doorgaande reizigers tussen Brielle en Schiedam ernstig benadeeld zouden worden. Wij gaan echter graag weer met de gemeente Rotterdam en andere stakeholders in overleg om te kijken wat er in de toekomst mogelijk is om dit idee wel te realiseren.	Nee
Rotterdam	EBS HGL	Vindt de loopafstand vanuit met name het meer oostelijke deel van de dorpskern van Hoek van Holland naar de haltes van buslijn 31 aan de lange kant. Verzoekt EBS om de mogelijkheid na te gaan om deze buslijn een route door het dorp te geven en te	In 2019 is EBS gestart in de concessie Haaglanden Streek waarbij een nieuw lijnennet (al bedacht door de vorige vervoerder) is ingegaan als gevolg van de start van de metro op de Hoekselijn. Hierbij is de route door Hoek van Holland versneld, mede omdat het aantal instappers in het oosten van het dorp erg laag was en dit voor overstappers uit het Westland voordelig is. Later heeft hier	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		laten halteren op bijvoorbeeld de De Cordesstraat en de Hoekse Hillweg.	nog de Hoekse Hopper gereden, maar deze is opgeheven door het lage gebruik. EBS denkt niet dat het opnieuw in gebruik nemen van deze haltes veel reizigers gaat opleveren en omdat dit tegelijkertijd de reizigers vanuit het Westland die overstappen op de metro benadeelt, is EBS niet voornemens om de route van lijn 31 te wijzigen.	
Schiedam	Algemeen	<p><i>Afname van de vervoersomvang</i></p> <p>Geeft aan dat RET-breed wordt gesteld dat de vervoersomvang op werkdagen is afgenomen, zowel qua instappers als qua reizigerskilometers.</p> <p>Dat ook in Schiedam zichtbaar is dat het aantal instappers op verschillende plekken is gedaald, bijvoorbeeld in de buslijnen 53 en 54, metrostation Nieuwland en tramhalte Schiedam Centrum.</p> <p>Geeft aan dat de OV-bereikbaarheid van Schiedam iets is waar de gemeente trots op is en graag op niveau wil houden, omdat de gemeente hier bij de inrichting van de stad op rekt.</p> <p>Geeft aan dat RET schrijft dat er landelijk en regionaal onderzoek wordt gedaan naar de afname van de vervoersomvang. Zou graag betrokken worden in deze studies en de uitkomsten, omdat de gemeente ook graag meer zou willen sturen op het gebruik van het OV door haar bewoners.</p> <p>Maakt zich tevens zorgen, dat een dalende vervoersomvang aanleiding gaat zijn voor het ondermijnen van het niveau van openbaar vervoer in de stad en regio. Zou graag willen voorkomen dat er meer lijnen verdwijnen, zoals buslijn 51, omdat er te weinig mensen gebruik van maken.</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>In de avonduren zullen lijn 53 en lijn 54 2x/u gaan rijden. Lijn 52 (die momenteel alleen 's avonds rijdt als lijn 53 niet rijdt) vervalt hierdoor.</p> <p>Lijn 126 kan één keer per uur blijven rijden naar Maassluis, met in Schiedam-west een kleine routeaanpassing om het vervallen van lijn 51 op te vangen. De spitsritten en de korte ritten van lijn 126 zullen (onder lijnnummer 57) van Schiedam via Vlaardingen oost doorrijden naar Begraafplaats Holy.</p> <p>Op zaterdag blijft lijn 126 één keer per uur rijden tussen 7 en 19 uur, lijn 57 rijdt op zaterdagmiddag één keer per uur tussen 11 en 18 uur. Lijn 126 en lijn 57 zorgen samen voor een halfuursdienst tussen Schiedam en Vlaardingen</p>	Ja
Schiedam	Algemeen	<p>Is blij met de middelen die worden ingezet om een tariefstijging in 2026 en 2027 te voorkomen.</p> <p>Geeft aan dat voor een deel van haar inwoners de prijs van het reizen met openbaar vervoer al hoog is en dat met een verdere tariefstijging wordt voorkomen, dat er nog minder mensen kiezen voor de bus, tram of metro.</p>	MRDH neemt kennis van deze reactie	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Schiedam	Algemeen	<p><i>Zorgen om GOW30 op het openbaar vervoer</i></p> <p>Geeft aan dat de aanbiedingsbrief van MRDH van de vervoerplannen gesproken wordt over de effecten van het aanpassen van de wegsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u, veelal het GOW30-beleid genoemd.</p> <p>Dat een lagere snelheid een negatief effect kan hebben op de snelheid van het openbaar vervoer en daarmee de dienstregeling.</p> <p>En dat MRDH stelt dat als er sprake is van hogere exploitatiekosten door de invoering van een lagere snelheid, wanneer er geen aanvullende verkeersmaatregelen mogelijk zijn om dit te voorkomen. En dat wanneer de gemeenten geen middelen beschikbaar stelt voor de duurdere exploitatie, het ultieme middel wordt ingezet om op bepaalde lijnen het aantal ritten te verminderen.</p> <p>Maakt zich hier zorgen over, omdat het GOW30-beleid een direct verband houdt met het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad en de rest van de regio; iets wat de gemeente in de nieuwe mobiliteitsvisie ook regionaal met MRDH heeft uitgesproken.</p> <p>Geeft aan gebruik te maken van de subsidiemogelijkheid voor het aanbrengen van mitigerende verkeersmaatregelen op wegen die worden ingericht als GOW30, maar ziet ook dat verkeersveiligheid en doorstroming van busvervoer op gespannen voet met elkaar blijven staan.</p> <p>Wil daarom graag in gesprek blijven over dit onderwerp en waar mogelijk afspraken maken om te voorkomen dat er minder vaak bussen gaan rijden.</p>	<p>MRDH en de OV-bedrijven blijven graag met alle gemeenten in gesprek om ondanks alle verschillende belangen ook het OV zo goed mogelijk te houden.</p> <p>De gemeenten zelf hebben als wegbeheerder een grote invloed om een verslechtering van het OV tegen te gaan, dan wel het OV zo aantrekkelijk mogelijk te maken of te maken.</p> <p>Met een betere doorstroming en goede mitigerende maatregelen (en als dat er niet in zit, een financiële compensatie door de gemeente, die immers veroorzaker is van de hogere exploitatiekosten) hoeft van minder ritten geen sprake te zijn.</p>	Nee
Schiedam	Algemeen	<p><i>Kritische noot ten aanzien van het proces</i></p> <p>Heeft er begrip voor dat de vervoersplannen nog uitgewerkt moeten worden in een dienstregeling voor het komende jaar en dat daar tijd voor nodig is.</p> <p>Begrijpt ook dat dat de MRDH haar processen niet volledig kan afstemmen op 21 individuele</p>	<p>MRDH neemt kennis van deze reactie.</p> <p>In alle concessies (bestuurlijk vastgesteld) zijn termijnen afgesproken in relatie tot de vervoerplanprocedure.</p> <p>Wijst de gemeente er ook op dat de MRDH begin december 2025 al een brief naar alle Colleges heeft gestuurd met het verzoek om</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>gemeenten. Geeft aan dat dit echter niet wegneemt dat de gekozen reactietermijn dit keer voor gemeenten in de praktijk problematisch uitpakt.</p> <p>Geeft aan dat de gemeente al jaren de bestuurlijke lijn hanteert, dat de gemeenteraad de mogelijkheid krijgt om haar reactie op de ontwerp-vervoerplannen mee te geven in de uiteindelijke reactiebrief op de vervoerplannen. En dat dit voor de gemeente een belangrijk onderdeel is van een zorgvuldige en democratisch gelegitimeerde besluitvorming.</p> <p>Geeft aan dat de geboden reactietermijn van acht weken daarvoor in de praktijk al zeer krap is. Geeft aan dat deze keer echter, waarbij sprake is van een wisseling van gemeenteraden, het zelfs onmogelijk was om de raad tijdig en zorgvuldig bij dit proces te betrekken. Betreurt dit nadrukkelijk. Juist omdat de datum van de gemeenteraadsverkiezingen ruim van tevoren bekend was, had deze situatie naar oordeel van de gemeente voorzienbaar en inpasbaar moeten zijn in het proces.</p> <p>Vindt het teleurstellend, hoewel bij het vaststellen van de vervoerplannen formeel geen zienswijzeprocedure hoort, dat in de planning geen rekening is gehouden met de wisseling van gemeenteraden.</p> <p>Verzoekt MRDH daarom hiermee in de toekomst rekening te houden, zodat de gemeente de gemeenteraad wel kan betrekken binnen de gestelde reactietermijn.</p>	<p>in de gemeentelijke processen rekening te houden met de bestuurlijk besloten planning.</p> <p>Zo goed als alle gemeenten konden gelukkig voldoen aan de afgesproken planning, ondanks de gemeenteraadsverkiezingen die elke 4 jaar in deze periode plaatsvinden en vervoerplannen die elk jaar in deze periode voorbijkomen.</p>	
Schiedam	RET Bus	<p>Is verheugd dat het gelukt is om buslijn 52 op te nemen in de concessie van de RET. Momenteel is dit nog een maatwerklijn, die mede MRDH en de bijdrage van de gemeente in stand kon worden gehouden.</p> <p>Geeft aan dat deze buslijn voor reizigers in Schiedam belangrijk is, omdat deze buslijn in de avonden rijdt als tramlijn 11 en buslijn 53 niet rijden.</p>	<p>In de avonduren zullen lijn 53 en lijn 54 2x/u gaan rijden. Lijn 52 (die momenteel alleen 's avonds rijdt als lijn 53 niet rijdt) vervalt hierdoor.</p> <p>Door het vervallen van de taakstelling kan lijn 126 een keer per uur blijven rijden naar Maassluis, met in Schiedam-west een kleine routeaanpassing om het vervallen van lijn 51 op te vangen. De</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			<p>spitsritten en de korte ritten van lijn 126 zullen (onder lijnnummer 57) van Schiedam via Vlaardingen oost doorrijden naar Begraafplaats Holy.</p> <p>Op zaterdag blijft lijn 126 1 keer per uur rijden tussen 7 en 19 uur, lijn 57 rijdt op zaterdagmiddag 1 keer per uur tussen 11 en 18 uur.</p> <p>Lijn 126 en lijn 57 zorgen samen voor een halfuursdienst tussen Schiedam en Vlaardingen</p>	
Schiedam	RET Bus	Is blij met de frequentieverhoging van RET buslijnen 53 en 54, waardoor reizigers niet meer hoeven over te stappen, een kortere wachttijd krijgen en dat zij ook 's avonds (lijn 54) en in het weekend (lijn 53) van deze lijnen gebruik kunnen gaan maken.	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>In de avonduren zullen lijn 53 en lijn 54 2x/u gaan rijden. Lijn 52 (die momenteel alleen 's avonds rijdt als lijn 53 niet rijdt) vervalt hierdoor.</p>	Ja
Schiedam	RET Bus	Geeft aan niet tevreden te zijn over het plan om RET buslijn 51 te laten vervallen. Begrijpt dat het aantal mensen dat gebruik maakt van deze buslijn erg laag is en dat er omliggende alternatieven zijn. Wil toch zeer dringend vragen om, mede in relatie tot de gezamenlijke studie naar de OV-bereikbaarheid van Schiedam Noord, aandacht voor deze groep reizigers te hebben en hen in de uitkomsten te betrekken.	<p>De gemeente Schiedam begint in samenwerking met MRDH met een mensgerichte analyse bereikbaarheid Schiedam Noord uitgevoerd door Royal Haskoning.</p> <p>Hiermee gaat de aandacht verder dan alleen de huidige reizigers van buslijn 51 maar kijken de gemeente en MRDH in den brede naar de beste oplossing op het gebied van publieke mobiliteit voor Schiedam Noord.</p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>In de avonduren zullen lijn 53 en lijn 54 2x/u gaan rijden. Lijn 52 (die momenteel alleen 's avonds rijdt als lijn 53 niet rijdt) vervalt hierdoor.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
			<p>Lijn 126 kan één keer per uur blijven rijden naar Maassluis, met in Schiedam-west een kleine routeaanpassing om het vervallen van lijn 51 op te vangen. De spitsritten en de korte ritten van lijn 126 zullen (onder lijnnummer 57) van Schiedam via Vlaardingen oost doorrijden naar Begraafplaats Holy.</p> <p>Op zaterdag blijft lijn 126 één keer per uur rijden tussen 7 en 19 uur, lijn 57 rijdt op zaterdagmiddag één keer per uur tussen 11 en 18 uur.</p> <p>Lijn 126 en lijn 57 zorgen samen voor een halfuursdienst tussen Schiedam en Vlaardingen.</p>	
Schiedam	EBS VPR	Waardeert het ten zeerste, voor wat betreft de uitbreiding van de EBS-buslijn 102, die tussen Brielle en Schiedam wordt uitgebreid naar de avonden en weekend, dat EBS hiermee gehoor geeft aan de reizigersklachten over dat er op dat moment geen aanbod is.	EBS dankt u voor uw waardering.	Nee
Vlaardingen	RET Rail	Geeft aan dat voor de tram en metro geen wijzigingen worden voorgesteld en heeft ook geen wensen.	RET en MRDH nemen kennis van deze reactie.	Nee
Vlaardingen	RET Bus	<p>Constaateert dat de RET een aantal wijzigingen in het busnetwerk voorstelt, waarvan de gemeente het geheel ziet als een verslechtering van de bereikbaarheid in Vlaardingen.</p> <p>Geeft aan dat deze vooral lijken te zijn ingegeven door de exploitatie en is er geen rekening gehouden met de maatschappelijke functie van het Openbaar Vervoer.</p> <p>Maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de woonzorgboulevard en het winkelcentrum De Loper. Ook onderwijslocaties in de Holy en de Westwijk worden door de voorgestelde vervoersplannen geraakt, evenals nabijgelegen sportvoorzieningen en het zwembad.</p> <p>Komt tot de conclusie dat de voorgestelde wijzigingen niet bijdragen aan de gezamenlijke ambities van de MRDH en Vlaardingen. Toont de ambitie van de MRDH om de kansen voor iedereen</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>In Vlaardingen vervalt het voorstel om lijn 56 te strekken via de Lepelaarsingel. Halte het Zonnehuis (woonzorgboulevard) blijft daarbij bediend.</p> <p>De route van lijn 56 blijft daarmee ongewijzigd, maar de frequentie gaat wel omhoog. Alle ritten van lijn 156 gaan namelijk als lijn 56 rijden. De drie haltes (Amsterdamlaan, Jean Monnetring en Uitzicht) waar momenteel alleen lijn 156 stopt, worden overgenomen door lijn 57.</p> <p>In het weekend gaat lijn 56 zowel op zaterdag als zondag ieder kwartier rijden.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>te verbeteren. Vindt de voorgenomen wijzigingen een verre stap terug zijn van deze ambitie, waarmee het verschil in belangen van de gemeente en de RET direct duidelijk zijn geworden.</p> <p>Geeft aan dat de MRDH, en daarmee ook Vlaardingen, RET Bus de ruimte heeft gegeven om plannen te maken waarmee minder dienstregelingskilometers worden gereden in 2027 (taakstelling €1 mln.). Is zich dan ook bewust van de opgave die in de regio speelt.</p> <p>Geeft aan dat ze zonder financiële verantwoording van de plannen van de RET niet kan toetsen welke plannen onder deze losse taakstelling vallen en wat de opbrengst hiervan is. Geeft aan dat ze zonder dit inzicht alleen maar de conclusie kan trekken dat Vlaardingen onevenredig hard wordt geraakt.</p>		
Vlaardingen	RET Bus	<p><i>Lijn 57/126</i></p> <p><i>Verbinding met Maassluis:</i> Geeft aan dat in de plannen staat dat Lijn 126 niet meer tussen Vlaardingen en Maassluis zal rijden. Betreurt dat er een fysieke connectie met haar burens verloren gaat. Een connectie die voor de reizigers die gebruik maken van de verbinding genoeg waarde heeft om deze te blijven gebruiken. Mist in de onderbouwing van deze beslissing details over hoeveel reizigers echt de reis met de bus tussen Vlaardingen en Maassluis maken. Kan dan ook niet overzien wat de maatschappelijke effecten zijn van deze beslissing.</p> <p><i>Vervallen halte Floreslaan:</i> Geeft aan dat een consequentie van het opheffen van de verbinding met Maassluis is dat de halte Floreslaan komt te vervallen. Geeft aan geen informatie te hebben ontvangen over het huidige aantal reizigers op deze halte, waardoor ze geen goede inschatting kan maken van de consequenties hiervan. Geeft aan dat dit wel de halte is die het</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>Zo kan lijn 126 een keer per uur blijven rijden naar Maassluis, met in Schiedam-west een kleine routeaanpassing om het vervallen van lijn 51 op te vangen. De spitsritten en de korte ritten van lijn 126 zullen (onder lijnnummer 57) van Schiedam via Vlaardingen oost doorrijden naar Begraafplaats Holy.</p> <p>Op zaterdag blijft lijn 126 één keer per uur rijden tussen 7 en 19 uur, lijn 57 rijdt op zaterdagmiddag één keer per uur tussen 11 en 18 uur. Lijn 126 en lijn 57 zorgen samen voor een halfuursdienst tussen Schiedam en Vlaardingen.</p> <p>Het aantal reizigers op lijn 126 dat tussen Maassluis en Vlaardingen reist bedraagt ongeveer 40 per werkdag per richting. De verbinding tussen Maassluis en Vlaardingen blijft ook snel en frequent behouden met de metro.</p> <p>De halte Floreslaan heeft een kleine 20 instappers per werkdag.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>dichtst bij de Broekpolder en de sportvoorzieningen aan de Watersportweg en Broekpolderweg liggen. Vindt verminderde bereikbaarheid van deze locaties onwenselijk.</p> <p>Vraagt voor het project Plan Nieuw Busnet aandacht voor de bereikbaarheid van de Broekpolder en de sportvoorzieningen. Vindt bereikbaarheid van deze locaties belangrijk voor de participatie van alle bewoners en vindt dat het daarmee bijdraagt aan de brede welvaart.</p>		
Vlaardingen	RET Bus	<p><i>Lijn 156/56/57</i></p> <p>Geeft aan dat het plan is om Lijn 56 te strekken (het vereenvoudigen of versnellen van de route door onnodige bochten, omwegen of weinig gebruikte haltes uit de route te halen), zodat de reistijd van de Holy naar metrostation Vlaardingen Oost en de binnenstad minder wordt. En dat dit strekken inhoudt dat de bus niet meer over de Dillenburgsingel, Holysingel en Frederik Hendriklaan rijdt. De wijziging in de route zorgt voor het vervallen van halte Het Zonnehuis, het verplaatsen van halte Lepelaarsingel en het overnemen van haltes Dillenburgsingel en Anna Paulownalaan door Lijn 57.</p> <p>Geeft aan dat deze wijzigingen een groot maatschappelijk effect hebben. Geeft aan dat in dit gebied zich namelijk de woonzorgboulevard van Vlaardingen bevindt en dat dit gebied bestaat uit verzorgingshuizen, zorgaanbieders en woningen voor ouderen. De doelgroepen in dit gebied zijn sterk afhankelijk van het busvervoer, omdat zij geen andere optie hebben. Het gaat hierbij onder andere om bezoekers, personeel en vrijwilligers. De bezoekers en vrijwilligers zijn veelal op hogere leeftijd, mindervalide en/of minder goed ter been.</p> <p>Geeft aan, om het belang en de waarde van het huidige busnetwerk te benadrukken dat er een petitie aan het College is overhandigd en dat deze petitie meer dan 800 keer is ondertekend.</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>In Vlaardingen vervalt het voorstel om lijn 56 te strekken via de Lepelaarsingel. Halte het Zonnehuis (woonzorgboulevard) blijft daarmee bediend.</p> <p>De route van lijn 56 blijft dus ongewijzigd, maar de frequentie gaat wel omhoog. Alle ritten van lijn 156 gaan namelijk als lijn 56 rijden. De drie haltes (Amsterdamlaan, Jean Monnetring en Uitzicht) waar momenteel alleen lijn 156 stopt, worden overgenomen door lijn 57.</p> <p>In het weekend gaat lijn 56 zowel op zaterdag als zondag ieder kwartier rijden.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan omdat deze petitie fysiek aan de gemeente is aangeleverd dat ze deze fysiek aan MRDH overdraagt.</p> <p>Geeft aan dat daarnaast Zonnehuisgroep Vlaardingen haar terechte zorgen over de plannen heeft geuit. Heeft de reactie van de Zonnehuisgroep als bijlage bij deze brief gestopt.</p> <p>Geeft aan dat naast de bereikbaarheid van de woonzorgboulevard ok de bereikbaarheid van winkelcentrum De Loper afneemt. Ziet, net als MRDH, de waarde van nabijheid tot dagelijkse voorzieningen (Mobiliteitsvisie MRDH, p. 23).; een goed bereikbaar (wijk)winkelcentrum zorgt voor een betere leefomgeving, een opgave van de MRDH en Vlaardingen.</p> <p><i>Vervallen halte Het Zonnehuis:</i></p> <p>Geeft aan dat het vervallen van halte Het Zonnehuis door de RET onderbouwd is met het argument dat alternatieve haltes op 250 meter lopen liggen. Ziet echter dat halte Koninginnelaan richting zuid op 260 meter lopen ligt en de halte Koninginnelaan richting noord op 320 meter. Erkent dat deze afstanden voldoen aan de acceptabele loopafstand naar een bushalte (CROW, ASVV 2021: 200-500m), maar vindt tegelijkertijd dat deze puur technische benadering voorbijgaat aan de sociale waarde van halte Het Zonnehuis. Daarnaast ligt er op de looproute naar de dichtstbijzijnde haltes en kruispunt met verkeerslichten, wat een extra obstakel vormt voor de doelgroepen van halte Het Zonnehuis. Geeft aan dat halte Het Zonnehuis belangrijke bestemmingen van de woonzorgboulevard, namelijk verzorgingshuis Het Zonnehuis en Revalidatiecentrum De Dillenburg bedient.</p> <p><i>Verplaatsen halte Lepelaarsingel:</i></p> <p>Geeft aan dat het verplaatsen van halte Lepelaarsingel van de Frederik Hendriklaan naar de Lepelaarsingel in de plannen is ingetekend met haltes nabij kruispunt Lepelaarsingel-Frederik Hendriklaan. Geeft aan dat in werkelijkheid de oude</p>		

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>bushaltes, welke waarschijnlijk weer zullen worden gebruikt, wat zuidelijker liggen. Een op het eerste gezicht kleine verplaatsing is een verplaatsing van 240 meter (richting noord) en 300 meter (richting zuid). Geeft aan dat halte Lepelaarsingel op het moment op ongeveer 230 meter van winkelcentrum De Loper ligt, wat al niet ideaal is. Geeft aan dat de andere winkelcentra van Vlaardingen binnen 100 meter loopafstand bediend worden door een bus. Geeft aan dat de afstand van De Loper dus rond de 500 meter wordt, wat een grote loopafstand is voor een winkelcentrum als De Loper. Vindt dat dit ook in samenhang dient te worden bekeken met de vervallen van haltes Amsterdamlaan en Jean Monnetring, waardoor De Loper feitelijk niet meer wordt bediend met de bus.</p> <p><i>Overnemen haltes door buslijn 57:</i> Geeft aan dat in de plannen staat dat Lijn 57 in de Holy een aantal van de haltes van Lijn 56/156 aandoet en dat de frequentie op deze haltes afneemt (van 6x naar 2x per uur) of de bus rijdt helemaal niet (zondag). Op de zaterdagochtend gaat de frequentie van 6x per uur naar 1x per uur op deze haltes en start de dienstregeling om 9:00 in plaats van 7:00. Op werkdag- en zaterdagavonden rijdt de bus tot 20:00, terwijl dit in de huidige situatie tot 00:30 is. De westzijde van de Holysingel is onderdeel van de woonzorgboulevard.</p>		
Vlaardingen	RET Bus	<p><i>Lijn 156/56</i></p> <p>Vindt het logisch met de plannen die nu zijn gepresenteerd, waarbij Lijn 57 naar Holy Noord gaat, dat buslijn 156 vervalt. Geeft aan dat dit puur op de kaart afgaand dan ook een logische keuze lijkt. Geeft aan dat gezien de lage frequentie van Lijn 57 het effect op de bereikbaarheid echter groter is dan op het eerste gezicht lijkt, zoals de gemeente eerder in haar reactie heeft betoogd.</p> <p>Geeft aan dat hierdoor ook een bushalte ten noorden van De Loper (halte Jean Monnetring) vervalt. De</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn enkele voorstellen aangepast.</p> <p>In Vlaardingen vervalt het voorstel om lijn 56 te strekken via de Lepelaarsingel. Halte het Zonnehuis (woonzorg boulevard) blijft daarmee bediend.</p> <p>De route van lijn 56 blijft dus ongewijzigd, maar de frequentie gaat wel omhoog. Alle ritten van lijn 156 gaan namelijk als lijn 56 rijden.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		loopafstand tot De Loper neemt toe van 175-250 meter (halte Jean Monnetring) naar 340-470 meter (halte Holysingel). Geeft aan dat aangezien de halte ten zuiden van De Loper (Lepelaarsingel) ook verder weg komt te liggen, dit een opeenstapeling van verhoogde loopafstanden is, waardoor het winkelcentrum niet goed meer bereikbaar is.	De drie haltes (Amsterdamlaan, Jean Monnetring en Uitzicht) waar momenteel alleen lijn 156 stopt, worden overgenomen door lijn 57.  In het weekend gaat lijn 56 zowel op zaterdag als zondag ieder kwartier rijden.	
Vlaardingen	RET Bus	Verzoekt MRDH en RET met klem om bovengenoemde aandachtspunten te betrekken bij de verdere uitwerking van de vervoerplannen 2027 en de bijbehorende Nota van Reactie.  Gaat graag met RET en MRDH in gesprek om tot een vervoerplan RET Bus te komen waar iedereen bij gebaat is en dat bijdraagt aan de gezamenlijke gemeenschappelijke doelstellingen.	MRDH wijst de gemeente op de aangepaste voorstellen, met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen.	-
Voorne aan Zee	Algemeen	Heeft met belangstelling kennisgenomen van de ontwerpvervoerplannen 2027 van EBS, RET en HTM. Dankt de MRDH voor de gelegenheid om een reactie te geven op de voorgestelde wijzigingen.  Onderschrijft het belang van een sterk, betrouwbaar en toekomstbestendig openbaar vervoernetwerk binnen de regio Voorne-Putten en de bredere MRDH-regio.  Vindt dat goed openbaar vervoer essentieel is voor de bereikbaarheid van voorzieningen, onderwijs, werkgelegenheid en recreatieve bestemmingen, zowel binnen de gemeente als richting Rotterdam, Schiedam en de Zuid-Hollandse eilanden.	MRDH en de ov-bedrijven nemen kennis van deze reactie.	Nee
Voorne aan Zee	Algemeen	Spreekt haar waardering uit voor de samenwerking tussen MRDH, vervoerders en gemeenten binnen de vervoerplanprocedure.  Blijft graag in gesprek over de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer op Voorne-Putten en binnen haar gemeente.	EBS en MRDH nemen instemmend kennis van deze reactie	Nee
Voorne aan Zee	Algemeen	Vraagt aandacht voor: • goede aansluitingen tussen busverbindingen, metro en regionale werklocaties	EBS en MRDH nemen kennis van deze reactie	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• voldoende OV-bediening in de vroege ochtend en avonduren, mede in relatie tot haven gebonden werkgelegenheid</li> <li>• de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen op Voorne-Putten, die juist in weekenden en vakantieperiodes belangrijk zijn</li> <li>• het behoud van een robuust OV-netwerk dat toekomstige woningbouwontwikkelingen binnen de regio kan ondersteunen.</li> </ul>	<p>EBS kijkt elk jaar of bestaande aansluitingen beter kunnen en of er aansluitingen mogelijk gemaakt kunnen worden die op dit moment nog niet bestaan.</p> <p>Voor het aanbieden van goede verbindingen m.b.t. de haven gaat EBS graag met de gemeente Voorne aan Zee en de andere betrokken overheden in gesprek om te kijken hoe het maatwerkpakket hier beter in kan voorzien.</p> <p>EBS ziet ook het belang in van de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen en is dan ook blij dat er ook dit jaar weer ruimte binnen het maatwerk is om lijn 803 te rijden tussen Spijkenisse en het strand bij Rockanje.</p>	
Voorne aan Zee	EBS VPR	<p><i>Lijn 102</i></p> <p>Is positief over de voorgestelde uitbreiding van lijn 102 tussen Rockanje, Brielle en Schiedam via de Blankenburgverbinding. Geeft aan dat uit het vervoerplan blijkt dat deze verbinding sinds de introductie in december 2024 sterk gegroeid is in gebruik, dat het gemiddeld aantal instappers op werkdagen in de periode week 3 t/m 7 van 2026 gestegen is naar 755 reizigers per dag; een groei van 24% ten opzichte van dezelfde periode in 2025.</p> <p>Geeft daarnaast aan dat de lijn met een dynamische bezetting van 8,9 reizigers per gereden kilometer een sterke prestatie laat zien binnen de concessie.</p> <p>Waardeert daarnaast dat EBS expliciet gehoor geeft aan signalen van reizigers over het ontbreken van bediening van lijn 102 in de late avonduren en in het weekend. Geeft aan dat in het vervoerplan dit ook wordt benoemd als één van de meest voorkomende klachten binnen de concessie Voorne- Putten &amp; Rozenburg.</p> <p>Is positief dat EBS deze signalen serieus oppakt en vertaalt naar een concrete uitbreiding van de dienstregeling in 2027.</p>	EBS en MRDH danken de gemeente voor deze positieve reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Geeft aan dat dit voor de gemeente een belangrijke verbetering van de regionale bereikbaarheid betekent. Dat de uitbreiding van lijn 102 bijdraagt aan betere verbindingen voor inwoners, werknemers, scholieren en bezoekers en versterkt de aansluiting van Voorne-Putten op Schiedam, Rotterdam en het bredere regionale OV-netwerk.</p> <p>Ziet dit als een goed voorbeeld van vraaggericht openbaar vervoer waarbij reizigerssignalen daadwerkelijk leiden tot verbetering van het aanbod.</p>		
Voorne aan Zee	RET Bus	<p>Vraagt aanvullend specifiek aandacht voor de toekomst van het nachtvervoer van en naar Voorne-Putten. Geeft aan dat voor haar inwoners een betrouwbare nachtverbinding van groot belang is, niet alleen voor recreatief vervoer, maar juist ook voor werknemers in de haven, zorg, horeca en andere sectoren met onregelmatige werktijden.</p> <p>Begrijpt dat het gebruik van de huidige nachtbusverbindingen (na corona) nog in ontwikkeling is en dat de vervoerder kijkt naar optimalisaties in frequentie en routevoering.</p> <p>Vindt het tegelijkertijd van belang zorgvuldig om te gaan met verder afschalen van het nachtaanbod, omdat de nachtverbindingen pas recent opnieuw zijn opgebouwd na de coronaperiode en dat deze tijd nodig hebben om reizigersaantallen te herstellen en nieuwe doelgroepen aan zich te binden.</p>	<p>Ook in het verleden werd de nachtbus op langere afstanden zoals naar Brielle niet erg intensief gebruikt. Bij een groeiende vervoervraag overdag (a.g.v. nieuwe wijken, voorzieningen en sociale wensen) is de RET van mening dat deze dienstregelingskilometers overdag nuttiger ingezet kunnen worden.</p> <p>Daar komt bij dat in het verleden deze verbinding alleen aan het begin en eind van de nacht geboden werd, omdat er toen bussen 'over' waren die midden op de nacht extra ritten boden op andere verbindingen op dat moment piekvraag hadden. Tegenwoordig is de vervoervraag en daarmee de businzet vlakker verdeeld over de nacht en kan de RET deze verbinding niet meer efficiënt aanbieden</p>	Nee
Wassenaar (concept)	Algemeen	Geeft aan dat de gemeenten met volle inzet heeft 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 van haar inwoners namelijk van groot belang is.	MRDH dankt de gemeente voor haar inzet.	Nee
	Algemeen	Geeft aan dat de gemeente 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.	EBS en MRDH nemen kennis van deze reactie.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>En dat deze gunstige ligging de verbinding met de Haagse en Leidse regio versterkt en dat dit 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. En dat het faciliteren en waar mogelijk verbeteren van goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer dan ook een van de aandachtspunten van Wassenaar binnen de MRDH is en blijft.</p>		
Wassenaar	EBS HGL	<p>Geeft aan dat uit het door EBS voorgelegde ontwerp-vervoerplan blijkt dat EBS voornemens is geen wijzigingen aan te brengen in de huidige dienstregeling.</p> <p>Dat EBS met dezelfde frequentie blijft rijden op de lijnen tussen Den Haag en Leiden, ondanks de mogelijke BDU-bezuinigingen door het Rijk en de recente invoering van GOW30 in het dorp.</p> <p>Geeft aan dat met partijen de effecten van de invoering van GOW30 te blijven monitoren en neemt waar nodig maatregelen om het OV op andere punten te versnellen.</p>	EBS dankt de gemeente voor deze reactie en blijft graag met de gemeente in overleg als het gaat om het oplossen van eventuele negatieve effecten van GOW30 op het openbaar vervoer.	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 dankt de gemeente voor deze reactie en hoopt ook dat de stijgende lijn zich voort zal zetten.	Nee
Westland	Algemeen/ EBS HGL	<p><i>Lijn 455 en 456</i></p> <p>Is blij te zien dat het aantal instappers ook in 2026 weer is gegroeid, met name op de zaterdagen. Is dan ook blij met het voorstel om de frequentie van lijnen 455 en 456 op zaterdagen te verhogen.</p> <p>Vindt het wel jammer dat er niet is gekozen voor de door haar zo gewenste frequentieverhoging van lijn 455 tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande.</p>	<p>EBS en MRDH zijn ook verheugd om te zien dat het aantal instappers zich positief heeft ontwikkeld.</p> <p>MRDH zal samen met de gemeente blijven werken aan de verbetering van het OV-systeem.</p> <p>Voor wat betreft de door u gewenste frequentieverhoging van lijn 455 tussen Naaldwijk en 's Gravenzande, verwijs ik u naar de toelichting onder het kopje "<i>lijn 455</i>".</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027																																
		Heeft nog altijd de ambitie om het OV-systeem sterk te verbeteren kijkt ernaar uit om daar in de komende periode met de MRDH samen aan te blijven werken.																																		
Westland	EBS HGL	<p><i>Lijn 455</i></p> <p>Vraagt wederom om de frequentie van lijn 455 tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande te verhogen, om te beginnen in de spits. Verwacht, net als EBS bij lijn 456 verwacht, dat de frequentieverhoging zal leiden tot het behalen van de bijpassende streefwaarde, hetzelfde bij lijn 455.</p> <p>Gaat zeer graag in gesprek over wat er nodig is om dit te realiseren. Is daarnaast benieuwd naar de uitsplitsing van de dynamische bezetting van lijn 455 van het tracé 's-Gravenzande-Naaldwijk en het tracé Naaldwijk-Zoetermeer.</p>	<p>De streefwaardes waarover EBS spreekt in het vervoerplan zijn waardes die als trigger moeten fungeren om frequenties te verhogen. Bij lijn 456 liggen de bezettingswaardes weliswaar nog onder de streefwaarde voor een hogere frequentie maar komen deze wel in de buurt.</p> <p>Voor het traject Naaldwijk - 's-Gravenzande geldt dat de bezettingswaardes niet in de buurt komen van deze drempelwaarden. De bezetting op dit traject is van dien aard dat strikt genomen de huidige frequenties al hoger zijn dan nodig. Met deze reden blijft EBS erbij om de frequentie op het traject tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande niet te verhogen.</p> <p>Hieronder de cijfermatige onderbouwing van bovenstaande: de maximale bezetting op het drukste punt van dit traject is over de gehele dag:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werkdagen: 571 (drempelwaarde voor 4x in spits is 1200)</li> <li>• Zaterdagen: 299</li> <li>• Zondagen: 213</li> </ul> <p>Hieronder de drempelwaarden die EBS als indicatie gebruikt voor het maken van de dienstregeling:</p> <p><b>Indicatie frequenties bij bezetting op het drukste punt van de lijn</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Werkdagen</th> <th>Zaterdag</th> <th>Zondag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Uurdienst</td> <td>400</td> <td>200</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Halfuurdienst spits</td> <td>600</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Halfuurdienst overdag</td> <td>800</td> <td>500</td> <td>400</td> </tr> <tr> <td>Kwartierdienst spits</td> <td>1.200</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kwartierdienst overdag</td> <td>1.600</td> <td>1.200</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>10 minutendienst spits</td> <td>2.300</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>10 minutendienst overdag</td> <td>3.000</td> <td>2.500</td> <td>2.500</td> </tr> </tbody> </table>		Werkdagen	Zaterdag	Zondag	Uurdienst	400	200	100	Halfuurdienst spits	600			Halfuurdienst overdag	800	500	400	Kwartierdienst spits	1.200			Kwartierdienst overdag	1.600	1.200	1.000	10 minutendienst spits	2.300			10 minutendienst overdag	3.000	2.500	2.500	Nee
	Werkdagen	Zaterdag	Zondag																																	
Uurdienst	400	200	100																																	
Halfuurdienst spits	600																																			
Halfuurdienst overdag	800	500	400																																	
Kwartierdienst spits	1.200																																			
Kwartierdienst overdag	1.600	1.200	1.000																																	
10 minutendienst spits	2.300																																			
10 minutendienst overdag	3.000	2.500	2.500																																	

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Westland	Algemeen/ EBS HGL	Aandacht te hebben voor een adequate uitvoering van deze plannen en de betrouwbaarheid van de dienstregeling als zelfstandig kwaliteitscriterium mee te nemen.	EBS en MRDH monitoren de kwaliteit van de uitvoering het OV op basis van de afspraken uit de concessiedocumenten.	Nee
Westland	EBS HGL	<i>Lijn 31</i>  Vraagt de wijk Vroondaal een betere ontsluiting te bieden met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld met een halte aan de Oorberlaan voor lijn 31. Geeft aan dat hier sterk behoefte aan is vanuit verschillende doelgroepen, maar met name scholieren en dat de huidige dichtstbijzijnde bushalte op 25 minuten lopen afstand is.	EBS verwijst naar eerdere reactie gegeven bij vervoerplan 2026:  <i>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.</i>  Naar aanleiding van ambtelijk contacten met de gemeente Den Haag is duidelijk geworden dat de gemeente bezig is met het organiseren van gemeentelijk maatwerkvervoer in Vroondaal. MRDH kan hieraan maximaal 50% bijdragen door subsidie te verlenen in het kader van de beleidslijn Mmmove!	Nee
Westland	EBS HGL	<i>Lijn 34</i>  Vraagt deze lijn in tweeën te knippen (Monster-Naaldwijk en Naaldwijk-Maassluis) om zo opgelopen vertragingen op te vangen en te voorkomen dat de bus moet keren bij de Vlotlaan en daardoor Monster overslaat.	Lijn 34 is in Monster tijdelijke aangepast door vertraging op de omleidingsroute (deze lijn rijdt om door werkzaamheden op de Zwartedijk). Opknippen is geen oplossing omdat ook dan niet de gehele route door Monster gereden kan worden, bussen komen dan namelijk ook te laat in Naaldwijk aan waardoor er geen overstap gemaakt kan worden. Deze situatie is echter tijdelijk tot de werkzaamheden eind 2026 zijn afgerond.	Nee
Westland		<i>Lijn 30</i>  Vraagt minimaal 2 van de 4 ritten van lijn 30 te rijden met grotere (gelede) bussen, zeker in de spits. Geeft aan dat deze lijn namelijk met name in de spits onverminderd druk blijft en daardoor regelmatig zelfs vol.	Als tramlijn 19 start met rijden komen er twee gelede bussen vrij die op lijn 69 reden, deze kan EBS dan inzetten op de drukke ritten van lijn 30.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Westland	HTM Bus	<p><i>Lijn 21</i></p> <p>Vraagt deze lijn naar Wateringen Noord door te trekken tot het einde van de Dorpskade, zodat passagiers kunnen overstappen bij de eindhalte van trams 16 en 17 en bus 30, omdat deze lijn immers gaat naar belangrijke punten zoals het strand, revalidatiecentrum en Haga Ziekenhuis.</p>	Op dit moment ziet HTM geen mogelijkheid om de route van bus 21 te verlengen naar Wateringen. Er is geen efficiënte toegankelijke route naar het mogelijke eindpunt in het centrum van Wateringen. Daarnaast betekent dit een uitbreiding waar op dit moment niet de middelen beschikbaar voor zijn.	Nee
Zoetermeer	Algemeen	<p>Geeft aan de vervoerplannen in goede orde ontvangen te hebben.</p> <p>Geeft aan dat Zoetermeer een groeiende stad is. De komende jaren worden er 10.000 tot 16.000 extra woningen gerealiseerd en wordt ingezet op een evenredige toename van werkgelegenheid.</p> <p>En dat dit vraagt om een ov-systeem dat betrouwbaar, aantrekkelijk en toekomstvast is. Geeft aan dat de gemeente inzet op alzijdige verbetering van de bereikbaarheid met het ov. Heeft de vervoerplannen daarom beoordeeld in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de ervaringen van ov-reizigers die de gemeente via klachten en signalen bereiken.</p>	MRDH heeft kennisgenomen van deze reactie.	Nee
Zoetermeer	Algemeen	Herkent in de vervoerplannen de lijn van de recent vastgestelde Mobiliteitsvisie van de MRDH, waarin wordt ingezet op HOV-verbindingen en economisch minder rendabele stadslijnen op termijn worden afgebouwd.	MRDH heeft kennisgenomen van deze reactie	Nee
Zoetermeer	Algemeen	<p>Maakt zich nadrukkelijk zorgen over de toenemende auto-afhankelijkheid van wijken als Rokkeveen en Oosterheem. Vindt juist dat juist in een groeiende stad het van belang is dat bewoners kunnen gebruik maken van een volwaardig ov-aanbod.</p> <p>Wil zo snel mogelijk met de MRDH in gesprek over de toekomstige bereikbaarheid van deze wijken door middel van publieke mobiliteit in overeenstemming met de Mobiliteitsvisie MRDH 2050.</p>	<p>MRDH begrijpt de zorgen en onderzoekt graag met de gemeente duurzame mobiliteitsoplossingen.</p> <p>MRDH is met Zoetermeer in gesprek gegaan om de vervoersstromen (van het doelgroepenvervoer) van de gemeente te inventariseren. Dit doet MRDH als eerste stap in het onderzoek naar publieke mobiliteit in de regio conform de Mobiliteitsvisie 2050.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>Wil samenwerken met de MRDH om inzichtelijk te maken hoe de wijken Oosterheem en Rokkeveen op de lange termijn van publiek vervoer worden voorzien en expliciet te worden over de toekomst van de stadslijnen 70 en 71.</p> <p>Wil dit opnemen als onderdeel van de MRDH-verkenning "Toekomst OV Zoetermeer".</p>	<p>MRDH heeft aandacht voor de behoeften van de gemeenten en gaat daar graag over in gesprek. Ook betreft zij de gemeente Zoetermeer in het proces van het opstellen van de Strategische Agenda en het Uitvoeringsprogramma van de visies.</p> <p>MRDH is bereid mee te denken over de toekomst van deze stadslijnen en gaat daarover het gesprek aan in de verkenning Toekomst OV Zoetermeer.</p>	
Zoetermeer	EBS HGL	<p><i>Lijn 455</i></p> <p>Onderschrijft de keuze om R-netlijn 455 meer (spits)capaciteit te geven.</p> <p>Constaateert dat de voorgestelde frequentieverhoging op werkdagen en in het weekend de regionale bereikbaarheid verbetert. De hogere frequentie in de spits en de verbeterde bediening op zaterdag en zondag sluiten aan bij de groeiende vraag naar verplaatsingen tussen Zoetermeer, Delft en het Westland. Onderschrijft zoals al aangegeven deze kwaliteitsverbetering en ziet dit als een positieve stap in de uitbouw van het hoogwaardige R-netwerk.</p> <p>Vindt dat de potentie van deze verbinding nog onvoldoende wordt benut en roept de MRDH op om lijn 455 nadrukkelijk op te nemen in een corridoraanpak die de derde en vierde stad van de MRDH beter met elkaar verbindt; zowel infrastructureel als economisch.</p> <p>Wil het versterken van deze verbinding onderdeel laten worden van het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie.</p>	<p>EBS dankt de gemeente voor haar positieve reactie.</p> <p>Voor de uitwerking van de Mobiliteitsvisie maakt MRDH gezamenlijk met de gemeenten het uitvoeringsprogramma. In de ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma wordt gezamenlijk de corridoraanpak uitgewerkt en wordt ook gezamenlijk bepaald hoe en wanneer bepaalde corridors uitgewerkt en uitgevoerd worden.</p>	Nee
Zoetermeer	EBS HGL	<p>Kan zich niet vinden in de voorgestelde frequentieverlaging op de stadslijnen 70 en 71.</p> <p>Vindt dat deze verlaging haaks staat op de omgevingsvisie van Zoetermeer en ondermijnt de ambitie om inwoners te verleiden tot meer ov-gebruik. Vindt een aantrekkelijk basisnet in de</p>	<p>EBS geeft aan dat de bezettingscijfers van lijn 70 en 71 dusdanig laag zijn dat het handhaven van de huidige frequenties niet langer te verantwoorden is.</p> <p>EBS heeft de afgelopen jaren de frequenties niet aangepast in de hoop dat de daling van het aantal reizigers op deze lijnen zou stoppen of zelfs zou stijgen. Omdat dit niet het geval is, kan EBS nu niets anders dan op de momenten dat de bezettingscijfers erg</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>wijken, juist in de avonduren en het weekend, een randvoorwaarde voor de bereikbaarheid van voorzieningen, sociale deelname en duurzame mobiliteit. Geeft aan dat een te lage frequentie de drempel vergroot om de bus te pakken en dat dit op termijn leidt tot verdere vraaguitval: een zichzelf versterkend negatief effect.</p> <p>Geeft aan dat de voorgestelde frequentieverlagingen op de stadslijnen 70 (Centrum-West/ Noordhove) en 71 (Centrum West/ Rokkeveen/ Lansingerland) een punt van grote zorg is, zoals al aangegeven is. Dat de praktische consequentie voor reizigers is dat zij, ook voor belangrijke bestemmingen als het Haga Ziekenhuis Zoetermeer, aanzienlijk langer op de bus moeten wachten, vooral in de avonduren en in het weekend.</p> <p>Geeft aan dat, hoewel de Pilot Maatwerkvervoer een positieve bijdrage levert aan de bereikbaarheid van Rokkeveen, dit niet opweegt tegen de verslechtering die de frequentieverlagingen met zich meebrengen.</p>	<p>laag zijn de frequenties verlagen. Dit doet EBS zodat gewenste verbeteringen elders in het netwerk mogelijk zijn. Een voorbeeld hiervan is het verhogen van de frequenties op lijn 455 tussen Zoetermeer, Delft en Naaldwijk.</p>	
Zoetermeer	RET Bus	<p>Onderschrijft de keuze om ZoRo-bus meer (spits)capaciteit te geven.</p> <p>Vindt de verlaging van de frequentie tussen Lansingerland-Zoetermeer en Centrum West van zes naar vier ritten per uur alleen acceptabel als de bereikbaarheid voor reizigers in de praktijk niet verslechtert. Verwacht daarom van de MRDH en de RET een duidelijke onderbouwing en goede monitoring om dit te garanderen.</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de bezuinigingstaakstelling van € 1 mln. gaat vervallen, worden de voorstellen van lijn 170 en 270 ingetrokken.</p>	Ja
Zoetermeer	RET Bus	<p>Geeft aan dat de ZoRo-corridor een belangrijke ov-route is voor Zoetermeer en dat deze verbinding vastligt in het BOMIRT en essentieel is voor de groei van woningen en banen in de stad.</p> <p>Werkt graag samen met de MRDH aan de verdere ontwikkeling van dit deel van de route, bijvoorbeeld in het kader van een mogelijke doortrekking van de</p>	<p>MRDH onderschrijft het belang van de doorontwikkeling van het HOV ZoRo-traject.</p> <p>Deze verbinding is in de Mobiliteitsvisie zowel in het indicatieve netwerkbeeld van Publieke mobiliteit als in de kaart met potentiële corridors opgenomen.</p> <p>Voor de uitwerking van de Mobiliteitsvisie maakt MRDH gezamenlijk met de gemeenten het uitvoeringsprogramma. In de ontwikkeling van het uitvoeringsprogramma wordt gezamenlijk de corridoraanpak uitgewerkt en wordt ook</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>BRT LeiZO naar Lansingerland-Zoetermeer, en uiteindelijk in aansluiting op de metrolijn naar Rotterdam. Dan ontstaat er een OV-innovatielijn in de Zuidelijke Randstad die niet alleen drukke wegen ontlast, maar bovendien de kennis- en innovatieclusters en arbeidsmarkten verbindt: van NL Space Campus in Noordwijk, Unmanned Valley in Katwijk, via het Leiden Bio Science Park naar de campus Dutch Innovation Park Zoetermeer en het Horti Science District Lansingerland, naar Rotterdam en de Rotterdamse Haven.</p>	<p>gezamenlijk bepaald hoe en wanneer bepaalde corridors uitgewerkt en uitgevoerd worden.</p>	
Zoetermeer	HTM Bus	<p>Constateert dat er geen omschrijving van de nachtbus in de vervoerplannen staat.</p> <p>Geeft aan dat de frequentie van de nachtbus Den Haag - Zoetermeer nog steeds één keer per twee uur is. Geeft aan dat de gemeente vorig jaar verzocht heeft om een terugkeer naar een uursdienstregeling, conform de concessieafspraken. En dat HTM hierop aangaf dat dit herstel zou plaatsvinden zodra de personeelsformatie dit toelaat.</p> <p>Verzoekt MRDH nogmaals om met HTM een concrete streefdatum kenbaar te maken, want vindt dat een betrouwbare nachtelijke ov-verbinding essentieel blijft voor werkenden in ploegendiensten, jongeren en andere nachtelijke reizigers.</p> <p>Verzoekt MRDH om ook expliciet aan te geven welke acties het onderneemt richting HTM om hier prioriteit aan te geven.</p>	<p>In Vervoerplan 2027 zijn geen wijzigingen opgenomen voor het nachtnet.</p> <p>HTM doet haar uiterste best om het volledig herstel van de dienstregeling volgens vervoerplan te realiseren maar het is op dit moment nog niet te voorspellen wanneer dit gerealiseerd kan worden en in welke stappen.</p>	Nee
Metrocov	Algemeen gebied Rijnmond	<p>Dankt de OV-bedrijven voor de uitvoerige informatie, die gegeven is op 14 april en hun inspanningen om het netwerk te verbeteren, dit onder nog steeds moeilijke financiële omstandigheden.</p> <p>Geeft aan dat opmerkingen te hebben waar het gaat om punten die naar haar onze mening verbetering behoeven of waar het Metrocov nadere informatie over wenst. Zie hieronder.</p> <p>Adviseert positief over alle overige punten zoals genoemd in de vervoerplannen.</p>	MRDH, EBS en RET nemen kennis van deze reactie	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Metrocov	Algemeen gebied Rijnmond	<p>Signaleert steeds vaker dat er gaten vallen in de ov-bediening waar lijnen worden gestrekt of frequentieverlagingen plaats vinden. Geeft aan dat zeker veel reizigers profiteren van snellere verbindingen, maar dat het risico op vervoersarmoede in de zgn. blinde vlekken - waar geen ov meer komt - reëel is.</p> <p>En dat dit risico steeds groter wordt naarmate de focus op reizigersaantallen blijft bestaan en uit wordt gegaan van gelijkblijvende financiële middelen voor het ov. Vindt dat de gevolgen voor de reizigers van wijzigingen in het lijnennet en de frequenties niet altijd duidelijk in beeld zijn, in het vervoerplan van de RET geldt dat voor de wijzigingen t.a.v. 31/606, 35, 51/52 en 56/57/156.</p> <p>Geeft aan dat intussen er ook meer spanning ontstaat tussen de lange termijn ambities in de MRDH-mobiliteitsvisie en het daadwerkelijke vervoeraanbod nu en in de komende jaren, zowel regulier ov als maatwerk. Vindt, zoals bekend, het huidige maatwerkbeleid te veel gericht op de korte termijn en dat er geen eenduidige strategie is waar het gaat om de koppeling van maatwerkvervoer aan het bestaande ov-net. En dit terwijl elk jaar meer lijnen in frequentie teruggaan en haltes verliezen. Geeft aan dat in deze regio ten aanzien van vraagafhankelijk vervoer nog veel te leren valt van de consequente manier waarop dit nu in Zeeland wordt opgepakt.</p> <p>Geeft aan dat er ook geen eenduidige eisen zijn waar het bijvoorbeeld gaat om de toegankelijkheid van het maatwerkvervoer. Vraagt MRDH om met het Metrocov in overleg te treden over hoe dit ernstige probleem kan worden opgepakt.</p> <p>Komt in onderstaande reacties specifiek terug op de relatie tussen gestrekt ov, maatwerk en blinde vlekken.</p>	<p>RET herkent dat er (overigens niet onlogisch) spanning is tussen de ambities van de Mobiliteitsvisies en de lopende concessies. In de lopende concessies zijn verplichte verbindingen opgenomen, maar geen eisen t.a.v. loopafstand en/of het bedienen van specifieke locaties. Met de (oorspronkelijke) taakstelling en incentives in de concessie was het onvermijdelijk dat er bedieningsgaten zouden ontstaan, al heeft de RET wel degelijk een balans gezocht waarbij ook rekening is gehouden met loopafstanden en ontsluitende verbindingen.</p> <p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, zijn er ook minder gaten dan in het oorspronkelijke vervoerplan. Zo blijven in Holy en Ommoord alle haltes bediend. Ook in Capelle (31/606) valt geen gat in de bediening, maar verandert alleen na de start van de pilot de wijze van bediening van dit gebied (vraagafhankelijk in plaats van lijngebonden).</p> <p>Gemeenten bepalen of, hoe en in welke vorm ze gemeentelijk maatwerkvervoer tot stand willen brengen. Ze kunnen hiervoor subsidie krijgen als ze dit doen op grond van de beleidslijn Mmmove! van het maatwerkvervoer.</p> <p>Voor nu neemt MRDH kennis van uw reactie. Bij een eventuele vernieuwing van de beleidslijn dan wel bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie / Publieke Mobiliteit zal het Metrocov betrokken worden en verwacht MRDH uw inbreng.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Metrocov	RET Metro	<p>Geeft aan dat de reizigers die lijn A gebruiken als deze alleen rijdt tussen de Binnenhof en Kralingsezoom gebaat zijn bij informatie in de perronaanwijzers over de mogelijkheid op Capelsebrug snel over te stappen, want dat kan daar immers op hetzelfde perron.</p> <p>Vindt dat de perronaanwijzers zo wie zo beter gebruikt zouden kunnen worden door bijvoorbeeld op Rotterdam CS aan te geven welke metro het eerst vertrekt op welk perron op het trajectdeel naar Slinge.</p> <p>Vraagt om erop toe te zien dat haltestaten en tijdelijke halteborden actueel zijn.</p>	<p>Met de techniek achter de huidige DRIM's kan RET geen functionaliteit toevoegen.</p> <p>Bij vervanging van deze DRIM's zal RET deze suggestie van het Metrocov ter overweging meenemen.</p>	Nee
Metrocov	RET Tram	<p>Ziet graag een extra laatste rit op lijn 1 naar Schiedam CS en een frequentieverhoging van lijn 2 op zaterdag.</p>	<p>Binnen dit Vervoerplan is er, gegeven het bestuurlijk meegegeven uitgangspunt, geen ruimte voor deze uitbreiding.</p>	Nee
Metrocov	RET Tram	<p>Stelt voor lijn 8 voor die maandag/zaterdag overdag en avonden (buiten de vakanties) 8 x te laten rijden waarbij een deel van de ritten tot Schiedmond wordt ingekort om dienstkilometers te sparen.</p> <p>Is overigens ook blij dat de door haar onderschreven routewijziging via de Westersingel een succes is.</p>	<p>In Plan Toekomstvast Tramnet (PTT) wordt deze frequentieverhoging beoogd. De insteek is om deze frequentieverhoging uiteindelijk te 'bekostigen' d.m.v. rijtijdverkorting/betere doorstroming op deze en andere lijnen. Hiermee ontstaat een aantrekkelijker vervoeraanbod dat meer reizigers trekt en daarmee de frequentieverhoging ook rechtvaardigt en wordt personeel en materieel vrijgespeeld om die hogere frequentie ook te kunnen bieden. Dit is echter iets van langere adem.</p>	Nee
Metrocov	RET Tram	<p><i>Tramlijn 4 en 6</i></p> <p>Vraagt net als vorig jaar wat de definitieve haltesituatie van lijn 4 en 6 wordt op het Heemraadsplein.</p>	<p>In de definitieve situatie (na de werkzaamheden op het Heemraadsplein) komt de tramhalte aan de zuidkant van het plein (aan de Nieuwe Binnenweg dus) te liggen.</p>	Nee
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 35 Ommoord</i></p> <p>Geeft aan dat delen van deze lange lijn veel worden gebruikt door ouderen maar ook scholieren en jonge gezinnen. Snap dat met het oog op snelheid gekozen wordt voor strekking van de route waardoor alleen de zuidelijke rand van Ommoord wordt bediend. Dit gaat ten koste van met name het</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, ontstaat er ruimte om een busbediening in Ommoord in stand te houden. I.v.m. de gewenste koppeling aan lijn 34 (die weer</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>noordwestelijk deel van Ommoord en de interwijk-verbinding met winkelcentrum Hesseplaats. Verwacht dat veel oudere bewoners van Ommoord een omweg met de metro links zullen laten liggen en dat het aantal reizigers dat voordeel heeft bij de wijziging even groot is als zij die er nadeel van ondervinden, circa 200. Vindt het daarnaast duidelijk dat congestie op de President Rooseveltweg de tijdwinst van de gestrekte lijn teniet kan doen.</p> <p>Adviseert negatief en vraagt de gevolgen voor de reizigers veel concreter dan in het huidige voorstel in beeld te brengen. Geeft aan geeft dat het voor haar voor Ommoord te overwegen is een alternatief zoals voorgesteld voor Capelle a/d IJssel te ontwikkelen.</p>	<p>nodig is om drukte in Overschie te verlichten) blijft het wenselijk om lijn 35 te strekken t.b.v. een betrouwbare verbinding.</p> <p>De bediening van de huidige haltes in Ommoord wordt daarom overgenomen door een lokale ringlijn Ommoord – Alexander die op werkdagen 1x/u rijdt.</p>	
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 38/174 Crooswijk</i></p> <p>Maakt zich grote zorgen over lijn 38 wat betreft het oostelijk trajectdeel. Ziet nu dat de bus nauwelijks gebruikt wordt in verband met de enorme omleiding door Noord gezien de Hofplein-werkzaamheden. Geeft aan dat de voorgestelde doortrekking ten behoeve van Nieuw-Kralingen als uurdienst is voorzien. Ziet uurdiensten niet als een optie die de reiziger interesseert. Ook hier kan congestie – in dit geval op de Boezemlaan- problemen gaan opleveren. Waarmee de verbinding met Schiebroek, Hillegersberg en Lansingerland minder betrouwbaar wordt en reizigers kan verliezen.</p> <p>Heeft al eerder betoogd dat een toekomstige verbinding van Crooswijk en Nieuw-Kralingen met station Alexander via het postsorteercentrum Terbregseweg en bedrijventerrein Hoofdweg veelbelovender is. Doet de suggestie dat de MRDH dit als speciaal project oppakt voor 2028.</p>	<p>Het bedienen van Nieuw Kralingen met een verbinding via het postsorteercentrum naar Station Alexander vereist aanzienlijk meer inzet dan het voorstel van de RET om dit te doen door een koppeling van lijnen 174 en (de huidige) 38. Vooralsnog werken de gemeente Rotterdam en de RET dat plan uit. De bereikbaarheid van locaties zoals het postsorteercentrum wordt als vraagstuk meegenomen in het Plan Nieuw Busnet.</p>	Nee
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 31/ buurtbus 606 Capelle a/d IJssel</i></p> <p>Verwijst naar de opmerking hierboven over een uurdienst. Geeft aan dat vervanging door vraagafhankelijk vervoer wel een oplossing zou</p>	<p>Met verwijzing naar de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 13 mei jongstleden waarin aangegeven is dat in de vergadering van de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van 8 juli voorgesteld gaat worden te besluiten dat voor de jaren 2027 en 2028 de taakstelling van € 1 mln. minder subsidie gaat vervallen, is er sprake van een aantal aangepaste voorstellen.</p>	Ja

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>kunnen zijn voor de ov-bereikbaarheid van gebieden tussen Rotterdam-oost en Capelle a/d IJssel. Wil echter weten hoe dit in detail eruit gaat zien voordat ze akkoord kan gaan met de plannen. Wijst er in dat verband op dat als Qbuzz lijn 383 (Capelsebrug-Den Haag CS) ook gaat stoppen bij haltes Duikerlaan, De Linie en Beemsterhoek dit de frequentieverlaging van lijn 31 kan compenseren. Vraagt MRDH dit te regelen in overleg met de concessieverlener de provincie Zuid-Holland en Qbuzz.</p>	<p>Zo wordt het voorstel om lijn 31 in frequentie te verlagen naar 1x/u ingetrokken en blijft de beoogde frequentie van 2x/u net als in Vervoerplan 2026 in stand. Dit in de situatie tot de implementatie van de pilot vraagafhankelijk vervoer.</p> <p>T.a.v. de precieze invulling van het vraagafhankelijk vervoer zijn de MRDH, gemeente Capelle aan den IJssel en RET nog in overleg. Het Metrocov zal hierover tijdig worden geïnformeerd.</p>	
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 53/54 Schiedam</i></p> <p>Vindt de koppeling een goed idee. Raadt wel aan te monitoren in hoeverre een verstoring op deze lijn kan doorwerken op de verbinding naar Rotterdam CS.</p>	<p>De RET dankt het Metrocov voor deze positieve reactie op het voorstel en zal de punctualiteit van deze lijnen gaan monitoren.</p>	Nee
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 68/668 Heijplaat</i></p> <p>Geeft aan dat het voor duidelijk is dat de voorgestelde routewijziging en hogere frequentie door veel reizigers zullen worden verwelkomd. Geeft aan dat het voor de dorpsbewoners essentieel is dat zij beschikken over verkeersveilige en sociaal veilige looproutes naar de nieuwe haltes. Kan, als die er komen, akkoord gaan met het voorstel.</p>	<p>De MRDH en RET delen de mening van het Metrocov. Gesprekken met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf (wegbeheerder van de Droogdokweg) hierover zijn gaande.</p>	Nee
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 82/83/183/283 Barendrecht</i></p> <p>Is blij dat lijn 183 ook 's-avonds en op zondag overdag gaat rijden. Staat echter niet achter invoering van een uurdienst op bepaalde dagdelen en/of trajecten. Vindt principieel een uurdienst geen optie die je een reiziger zou moeten aanbieden. Geeft aan dat de uurdienst op zaterdag overdag tussen Portland, Carnisselande, Barendrecht en Keizerswaard een halvering van het huidige aanbod en dus een duidelijke verslechtering is. Merkt nog op dat, als de RET het advies om niet over te gaan op uurdiensten niet overneemt, het volgende nog op: een constructie met een lange doorgaande</p>	<p>RET begrijpt het bezwaar tegen uurdiensten en onderkent de complexiteit van een netwerkopzet met samenlopende (lange en korte) lijnen.</p> <p>Binnen de kaders, waarin geen ruimte is voor uitbreiding zonder dat dit ten koste gaat van andere verbindingen, is dit momenteel het best haalbare. Met andere woorden: RET verdeelt het ov-aanbod in Barendrecht 's avonds nu over meerdere wijken om de situatie te beëindigen waarin één wijk helemaal geen OV heeft 's avonds.</p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		<p>lijn 183 met aan beide uiteinden de korte lijnen 82 (ringlijn!) en 83 die alle drie een uurdienst rijden, vraagt om veel aandacht voor de intervallen op de samenlooptrajecten. Geeft aan dat het voor een aantrekkelijk aanbod belangrijk is dat er (min of meer) strakke halfuurdiensten worden gereden tussen Zuidplein en Portland v.v. en tussen Keizerswaard en Kralingse Zoom v.v. Intervallen als 15/45- of 20/40-minuten zijn voor het Metrocov niet acceptabel.</p> <p>Geeft aan dat ook de door de RET voorgestelde constructie op zaterdag overdag waarbij lijn 82 twee keer en lijn 183 één keer per uur rijdt om veel aandacht vraagt bij het opzetten van de dienstregeling om rare en grote of juist afwisselend hele grote en hele kleine intervallen te voorkomen.</p>		
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 140 Ridderkerk</i></p> <p>Vindt dat de voorgestelde lange busroute door Bolnes en Slikkerveer meer nadelen dan voordelen voor de reiziger heeft. Gedacht moet worden aan langere reistijd, langere looproutes en hogere reiskosten. Dit geldt met name voor Bolnes-zuid. Wil dat de bus het traject Rijsingel-Kievitsweg in beide richtingen rijdt met een keerlus in Slikkerveer.</p>	<p>Het Vervoerplan voor Ridderkerk is aangepast naar aanleiding van overleg tussen de RET en de gemeente Ridderkerk, waarin ook het bezwaar van de langere reistijd voor Slikkerveer en Bolnes is besproken.</p> <p>In de nieuwe opzet blijft lijn 142 behouden en de koppeling met lijn 140 behouden, waardoor lijn 140 in twee richtingen blijft rijden en de huidige reistijd niet toeneemt.</p>	Ja
Metrocov	RET Bus	<p><i>Lijn 172 Delfgauw</i></p> <p>Hoort graag of lijn 172 inderdaad een nieuwe halte in Delfgauw krijgt.</p>	Deze gesprekken onder andere met de betreffende gemeente moeten nog worden opgestart.	Nee
Metrocov	EBS VPR	<p><i>Lijn 102</i></p> <p>Wijst wederom op het belang van een goede aansluiting van lijn 102 met 403 in Brielle, zeker nu 102 zo goed scoort. Geeft aan dat een avonddienst van deze lijn vorig jaar al een wens was en vindt het heel mooi dat dit nu gaat lukken.</p>	In het maken van de dienstregeling laat EBS lijn 403 vanuit Rockanje en Oostvoorne ook in 2027 aansluiten op lijn 102 richting Schiedam en v.v. Dit is al het geval in de huidige dienstregeling van 2026.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Metrocov	EBS VPR	<p><i>Spijkhopper</i></p> <p>Ontvangt graag, zodra bekend, informatie over dienstregeling van de Spijkhopper; Geeft aan dat maatwerk weliswaar niet te zien is als regulier ov en daarmee niet adviesplichtig is maar geeft aan dat gezien de relatie met het reguliere ov deze informatie voor haar relevant is.</p>	<p>De Spijkhopper heeft geen vaste dienstregeling. In de dienstregeling van 2026 zijn de bedieningstijden van de Spijkhopper als volgt:</p> <p>De Spijkhopper is op werkdagen beschikbaar tussen 06.00 en 24.00 uur. Op zaterdag van 07.00 tot 24.00 uur en op zondag van 08.00 tot 24.00 uur.</p> <p>Voor de dienstregeling van 2027 is het de verwachting dat de bedieningstijden gelijk blijven aan dit jaar.</p>	Nee
Metrocov	Algemeen gebied Haaglanden	<p>Geeft aan blij te zijn dat de uitval inmiddels flink is verminderd en met plezier te zien dat ook in 2027 het aantal wijzigingen beperkt is en een aantal verbeteringen is voorzien, bij gelijkblijvende middelen.</p> <p>Benoemt alleen punten ter verbetering, stelt het op prijs als u deze worden meegenomen in de bestuurlijk te accorderen versie van de vervoerplannen en adviseert positief op alle overige punten zoals genoemd in de vervoerplannen van HTM en EBS. Adviseert positief en vraagt deze punten in 2027 te realiseren.</p>	MRDH en de vervoerders danken u voor uw positieve reactie. In deze Nota van reactie wordt per punt aangegeven welke punten uit uw reactie gerealiseerd zullen worden en welke niet.	-
Metrocov	HTM Bus	Geeft aan in het reguliere overleg met HTM en MRDH de slechte bereikbaarheid van de Binckhorst al aan de orde gesteld te hebben. Deze is het gevolg van de congestie in dit gebied, waardoor het huidige ov vaak niet door kan rijden en zelfs een grote omweg moet maken. Dringt er daarom op aan bestaande plannen voor een vrije busbaan z.s.m. uit te voeren, zodat de HTM-buslijnen 26 en 28 weer conform de oorspronkelijke dienstregeling door dit gebied kunnen rijden.	HTM zou graag zo snel mogelijk de route van bus 26 en 28 in de Binckhorst herstellen, zodra de geplande busbaan gereed is. Vanaf begin 2027 komt de vrije OV-baan in de Binckhorst beschikbaar en vanaf dat moment wordt de reguliere route hersteld.	Nee
Metrocov	EBS/HTM Bus	Wijst op de reactie van het Metrocov in het vervoerplan 2026 over de Haagse wijk Vroondaal, gezien de loopafstand naar een ov-halte van soms meer dan 800 meter. Adviseert opnieuw te starten met een experiment kleinschalig vraagafhankelijk vervoer (o.b.v. de	<p>EBS wijst op de eerdere reactie gegeven bij het vervoerplan 2026:</p> <p><i>Een gemeente is initiatiefnemer en opdrachtgever voor het maatwerkvervoer, zo ook bij een eventuele extra Haagse Hopper.</i></p>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		verlengde Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020-2025) naar voorbeeld van de Haagse Hopper. Waarbij ook reizigers met een rolstoel gebruik kunnen gaan maken van dit vervoer. Vindt, hoewel het gebied onder de EBS-concessie valt, het met het oog op aansluiting op de HTM-lijnen in het gebied logisch hier een HTM-lijn van te maken. Geeft aan dat de gemeenteraad van Den Haag hier onlangs ook op heeft aangedrongen.	<p><i>Indien de gemeente maatwerkvervoer in Vroondaal wil, kan ze zelf het verzoek bij HTM neerleggen.</i></p> <p><i>MRDH kan maximaal 50% subsidie verlenen aan een gemeente voor maatwerkvervoer. Desgewenst is de zogenoemde 'maatwerkvervoermakelaar' van MRDH bereid de gemeente te assisteren.</i></p> <p>Naar aanleiding van ambtelijk contacten tussen MRDH en de gemeente Den Haag is duidelijk geworden dat de gemeente bezig is met het organiseren van gemeentelijk maatwerkvervoer in Vroondaal. MRDH kan hieraan maximaal 50% bijdragen door subsidie te verlenen in het kader van de beleidslijn Mmmove!</p>	
Metrocov	HTM Bus	Stemt in met de voorgestelde routewijziging op buslijn 24. Vraagt wel aandacht voor het belang van volledig toegankelijke haltes metabri en Dris op de Machiel Vrijenhoeklaan en bij de Pyrolalaan. Geeft aan dat deze dienen te worden aangesloten op het systeem van geleidelijnen op de Machiel Vrijenhoeklaan en bij de Pyrolalaan en dat daarnaast een verkeersveilige looproute van/naar de haltes en goede verlichting op en nabij de haltes dient te worden gerealiseerd.	HTM dankt u voor uw positieve reactie. Samen met de gemeente Den Haag zal worden gekeken naar de definitieve locaties van de haltes. Daar hoort een compleet ingerichte halte bij, evenals sociaal-veilige looproutes van en naar de haltes.	Nee
Metrocov	HTM Bus	Geeft aan dat er ook in 2027 ingrijpende omlleidingen nodig zijn, als gevolg van werkzaamheden in het centrum van Den Haag. Vindt tijdige en heldere informatie voor de reizigers, digitaal en in de vorm van flyers, essentieel.	HTM neemt kennis van uw reactie en zal via de gebruikte wijze haar reizigers informeren.	Nee
Metrocov	EBS HGL	Geeft aan dat de frequentieverlaging van lijn 70 en 71 in Zoetermeer het Metrocov grote zorgen baart en dat met name de wijk Rokkeveen en het Haga-ziekenhuis hiervan het slachtoffer worden. Ziet een uurdienst - zoals voorgesteld voor bus 70 in de avond en op zondag - als totaal ongewenst, ook omdat het uiteindelijk zal leiden tot opheffing van de lijn. Dit terwijl deze lijn de Zoetermeerse vestiging van het Haga-ziekenhuis bedient. Vindt dat als een uurfrequentie wordt ingevoerd de reiziger de garantie moet krijgen dat hij daadwerkelijk vervoer krijgt, ook als er een bus uitvalt.	EBS betreurt dat deze maatregel genomen moet worden, maar zoals aangegeven in het vervoerplan is het gebruik van de stadslijnen 70 en 71 in Zoetermeer erg laag. In de avonden en op zondag komt de gemiddelde bezetting per rit op beide lijnen niet boven de 3 reizigers uit. Omdat elders in de regio de vraag naar extra inzet groot is, is EBS helaas genoodzaakt om op slecht bezette lijnen het aanbod te verlagen om uitbreiding elders mogelijk te maken. EBS houdt hierbij wel het dekkinggebied en de bedieningstijden in stand, enkel de frequentie wordt hierbij verlaagd.	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
		Geeft aan dat zolang niet is onderzocht of vervoer on demand een serieuze optie is, er eigenlijk niets zou moeten worden gewijzigd voor deze lijnen. Verwacht dat, mocht er vervoer-on-demand komen, de toegankelijkheid voor reizigers in een rolstoel gegarandeerd is.		
Metrocov	EBS HGL	Wijst erop dat de wens om een frequentere EBS-verbinding s'-Gravenzande-Naaldwijk blijft staan.	Zoals eerder ook aangegeven laten de bezettingscijfers van het traject tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande zien dat het aanbod perfect past bij de vraag. Het aantal reizigers op deze verbinding komt niet in de buurt bij de drempelwaarde om tot verhoging van de frequentie over te gaan. EBS blijft dan ook bij de keuze tot handhaving van de huidige frequenties.	Nee
Metrocov	HTM Bus	Wijst op de wens om lijn 21 naar bedrijventerrein Wateringseveld door het dorp Wateringen door te trekken.	Op dit moment ziet HTM geen mogelijkheid om de route van bus 21 te verlengen naar Wateringen. Er is geen efficiënte toegankelijke route naar het mogelijke eindpunt in het centrum van Wateringen. Daarnaast betekent dit een productie-uitbreiding waar op dit moment niet de middelen voor beschikbaar zijn.	Nee
Metrocov	HTM Rail	Wijst op de wens voor een nieuwe halte Noordweg voor HTM-tramlijn 16.	Op dit moment is er onvoldoende potentie om hier (extra) OV aan te bieden. HTM zal met de gemeente Den Haag voor het Vervoerplan 2028 bekijken in hoeverre er invulling gegeven kan worden aan eventuele uitbreiding van het OV in Erasmusveld.	Nee
Metrocov	HTM Rail	Merkt op dat Wateringen tot het concessiegebied van HTM behoort en dat niettemin alleen de eindhalte van de tramlijnen 16 en 17 in het buitengebied van Wateringen een rechtstreekse verbinding van HTM biedt vanuit Wateringen naar Den Haag en daarmee o.a. het Haga ziekenhuis.  Dit ter onderbouwing van het verzoek voor doortrekking van buslijn 21 van HTM naar Wateringen.	Op dit moment ziet HTM geen mogelijkheid om de route van bus 21 te verlengen naar Wateringen. Er is geen efficiënte toegankelijke route naar het mogelijke eindpunt in het centrum van Wateringen. Daarnaast betekent dit een productie-uitbreiding waar op dit moment niet de middelen voor beschikbaar zijn.	Nee
Metrocov	EBS HGL	Geeft aan dat ook de wens een nieuwe buslijn te introduceren van/naar Monster blijft bestaan; die rijdt bij voorkeur langs nieuwe woongebieden in Westland, Den Haag (Vroondaal en Madestein), door Wateringen, en langs het Reinier de Graaffziekenhuis naar Delft.	EBS wijst op de eerdere reactie gegeven bij het vervoerplan 2026:  <i>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.</i>	Nee

Indiener	Concessie	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2027
Metrocov	Algemeen	Signaleert dat er gaten vallen in de ov-bediening waar lijnen worden gestrekt of frequentieverlagingen plaats vinden of dat nieuwe woongebieden niet gelijk worden ontsloten. Daarmee ontstaat er ook meer spanning tussen de lange termijn ambities in de MRDH-mobiliteitsvisie en het daadwerkelijke vervoeraanbod nu en in de komende jaren. Vindt dat regulier ov en maatwerk integraal moeten worden opgepakt, het Metrocov ziet het al langer als zijn taak over beide in hun samenhang te adviseren. Vindt het huidige maatwerkbeleid te veel gericht op de korte termijn terwijl er geen eenduidige eisen zijn waar het bv om de toegankelijkheid van dit vervoer gaat. Vraagt met het Metrocov in overleg te treden over hoe dit probleem kan worden opgepakt.	Op basis van de Mobiliteitsvisie zal er in de komende jaren gewerkt worden aan een vervoersysteem waarbij wordt ingezet op publieke en actieve mobiliteit overal, 24/7 en aansluitend bij de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers met een passende aanpak per gebied.  Waar wenselijk zal het Metrocov bij de uitwerking betrokken worden.	Nee
Provincie Zuid-Holland		Heeft geen opmerkingen bij de vervoerplannen. Ziet geen knelpunten die de dienstverlening van het openbaar vervoer van de concessies van de provincie Zuid-Holland raakt.	MRDH en de OV-bedrijven danken de provincie voor haar reactie.	Nee
Qbuzz	Alle concessies	Stemt voor beide concessies in met de voorstellen en wenst de vervoerders heel veel succes met de verdere invulling en uitvoering van deze vervoersplannen 2027.	De vervoerders danken Qbuzz voor haar positieve reactie.	Nee

