

Nota van Reactie Vervoerplannen 2021

Definitief

Nota van Reactie Vervoerplannen 2021

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

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Albrandswaard	RET	Positief over verlengen spitsritten lijn D naar Pijnacker Zuid, verzoek om duidelijk te maken aan de reizigers of een rit tot Rotterdam Centraal of Pijnacker Zuid rijdt.	De eindbestemming van de metro wordt aangegeven op de displays op het perron en op het voertuig.	
Albrandswaard	RET	Positief over bediening Overhoeken met lijn 79, gemeente gaat haltes geschikt maken.	-	
Albrandswaard	RET	Gaat ervan uit dat weekendmetro structureel wordt en geen gemeentelijke bijdrage meer nodig is.	Bestuurlijk is afgesproken dat MRDH de weekendmetro niet aanvullend financiert. De afgelopen jaren hebben de metrogemeenten ervoor gekozen dit speciale OV-product toch te willen en daarom voor gekozen deze te financieren. Bekend is echter dat de metrogemeenten van deze gemeentelijke financiering af willen. Een mogelijkheid is dat de financiering van de weekendmetro binnen het Tarievenkader afgesproken wordt. Het is echter nog onduidelijk wanneer voorstellen uit het Tarievenkader in werking kunnen treden. Het voorstel rond het Tarievenkader is nu om op 28 oktober 2020 in BcVa het Tarievenkader vast te stellen maar de uitvoering van de maatregelen pas op een nog nader te bepalen moment te plannen. Dit betekent dat d.d. 5 juni 2020 door de MRDH bij de gemeenten aangegeven is dat er teruggevallen moet worden op de huidige situatie van financiering; de betrokken gemeenten nemen gezamenlijk de financiering van de weekendmetro in 2021 voor hun rekening.	
Albrandswaard	RET	Wil graag weten op welke termijn de RET in Albrandswaard elektrische of dieselhybride bussen gaat inzetten.	Dit is op dit moment nog niet bekend. RET zal u daarover te zijner tijd informeren.	
Barendrecht	RET	Positief over wijzigingen lijn 283, waaronder de door RET voorgestelde routewijziging. Verzoek om de bedieningstijd van lijn 283 te verlengen van 17.00 tot 19.00 uur.	De laatste rit van lijn 283 richting Vrouwenpolder en Carnisselande zal ca 18.15 uur vanaf het station Barendrecht vertrekken. De in het vervoerplan genoemde tijd van 17.00 uur heeft betrekking op de laatste rit in de andere richting, namelijk vanaf Zuidplein richting Kralingse Zoom.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Barendrecht	RET	Positief over verhoging frequentie lijn 25 omdat ook bewoners van Carnisselande hiervan profiteren.	-	
Barendrecht	RET	Dankt de RET voor de wijze waarop zij meedenkt over verbeteringen van het openbaar vervoer en de wijze waarop daarin samengewerkt wordt met de gemeente.	De RET dankt u voor dit compliment.	
Barendrecht	RET	Dank voor medewerking MRDH en RET aan bewonersbijeenkomst, verzoek om betrokkenheid bij voorbereiding bijeenkomst volgend jaar.	Daar zijn MRDH en RET graag toe bereid.	
Barendrecht	RET	Is blij met de 2-jarige pilot dat lijn 283 ook van en naar het station gaat rijden, Legt hiervoor ook extra haltevoorzieningen aan bij de haltes Swinleede en Rietleede aan de Middeldijk. Ziet graag dat, als de pilot een succes wordt, deze routewijziging onderdeel wordt van het reguliere vervoersaanbod van de RET en daarmee de medefinanciering vanuit de gemeente eindigt.	RET en MRDH zijn met u blij dat deze pilot kan starten. Of medefinanciering door de gemeente bij succes dan kan stoppen, kan op dit moment nog niet toegezegd worden. Immers de financiële uitgangspunten van Vervoerplannen 2023 zijn nog niet bekend. Als MRDH weer tot de nullijn als uitgangspunt besluit, dan zal er bij voortzetting van deze pilot zonder gemeentelijke financiering ergens anders OV moeten verdwijnen. Een juiste afstemming van vraag en aanbod en afweging dient daarbij eerst plaats te vinden.	
Barendrecht	RET	Verzoek om te overwegen de bedieningstijd van lijn 183 uit te breiden in de avond en op zondag.	MRDH en RET begrijpen dit verzoek, maar de beschikbare financiële middelen en het verwachte geringe gebruik geven geen mogelijkheid om hier gehoor aan te geven.	
Barendrecht	RET	Verzoek om rekening te houden met Nieuw Reijerwaard in komende vervoerplannen. Suggestie om lijn 187 te verlengen naar Ridderkerk Riederborgh.	RET deelt de wens om met lijn 187 Nieuw Reijerwaard te bedienen, maar met de huidige infrastructuur lijkt dit wel tot gevolg te hebben dat sommige bestaande reizigers erop achteruitgaan. RET treedt graag op korte termijn met u in overleg over deze afweging, zodat een eventuele aanpassing nog in de dienstregeling 2021 verwerkt kan worden.	
Barendrecht	RET	Wij verzoeken de RET om als partner te fungeren bij het opzetten van een visie op de bereikbaarheid van de Dutch Fresh Port.	RET treedt graag met u in overleg hierover en ziet uw uitnodiging voor een eerste overleg hierover tegemoet. MRDH is hier al bij Dutch Fresh Port betrokken.	
Barendrecht	RET	Ziet mogelijkheden voor uitbreiding rol fiets in combinatie met bus en tram. Wil de RET vragen welke rol de RET voor zichzelf ziet in het versterken van deze OV-keten.	RET werkt samen met verschillende aanbieders van deelmobiliteit, en wil deze samenwerking in de toekomst verder uitbouwen. RET werkt daarbij graag samen met gemeenten.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Barendrecht	RET	Positief over de inzet van nieuwe hybride bussen op buslijnen in Barendrecht. Wanneer RET overweegt om de elektrische bussen ook in Barendrecht en omgeving in te zetten dan gaan wij graag met RET in overleg over de implementatie hiervan.	Op dit moment is nog niet bekend wanneer elektrische bussen in Barendrecht gaan rijden. RET neemt uw uitnodiging voor overleg te zijner tijd graag aan.	
Capelle aan den IJssel	RET	Gemeente wil Weekendmetro graag voortzetten in 2021 en is bereid hieraan bij te dragen als het niet lukt om het Tarievenkader, waar de financiering van de weekendmetro ingebed zit, tijdig vast te stellen	Het voorstel rond het Tarievenkader is nu om op 28 oktober 2020 in BcVa het Tarievenkader vast te stellen maar de uitvoering van de maatregelen pas op een nog nader te bepalen moment te plannen. Dit betekent dat d.d. 5 juni 2020 door MRDH bij de gemeenten aangegeven is dat er teruggevallen moet worden op de huidige situatie van financiering; de betrokken gemeenten nemen gezamenlijk de financiering van de weekendmetro 2021 voor hun rekening. Middels uw reactie weet MRDH dus al dat de gemeente Capelle aan den IJssel in 2021 haar deel van de financiering van de weekendmetro voor haar rekening wil nemen. MRDH dankt u voor deze positieve en snelle reactie.	
Capelle aan den IJssel	RET	Kan leven met vermindering ochtendspitsritten lijn 31 in de vakantiedienstregeling	RET en MRDH danken u voor uw begrip.	
Capelle aan den IJssel	RET	Verzoekt om dienstregeling buslijn 37 en buurtbuslijn 607, die elk 1x per uur rijden op elkaar af te stemmen zodat de aansluiting net als in de huidige dienstregeling goed is.	MRDH zal dit doorgeven aan RET met daarbij de opmerking dat afstemming tussen RET en Buurtbus Vereniging Capelle (BVC) daarbij van essentieel belang is.	
Capelle aan den IJssel	RET	Mist Vervoerplan Parkshuttle 2021 van Connexxion	De huidige concessie kent geen verplichting tot het leveren van een vervoerplan. De vervoerder dient in plaats daarvan jaarlijks een "kwaliteitsplan" te maken waarin voorstellen gedaan worden om de Parkshuttle verder te verbeteren. Dat plan maakt geen onderdeel uit van de vervoerplanprocedure. De concessie schrijft voor dat de gemeente Capelle nauw betrokken dient te worden bij het opstellen van het kwaliteitsplan. De contacten daarover hebben inmiddels plaatsvonden.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Delft	HGL	Is positief over de routewijziging in 's-Gravenzande en de mogelijkheid die daardoor ontstaat om groter materieel in te kunnen zetten op lijn 32 in de ochtendspits. Gevraagd wordt om de bezetting in de avondspits te blijven monitoren en waar nodig ook daar groot materieel in te zetten.	EBS en MRDH danken u voor de steun voor het wijzigen van de route van lijn 32. Het materieel dat EBS 's ochtends gebruikt voor de uitvoering van de dienstregeling heeft zij ook nodig voor de uitvoering van de middagspits. Uiteraard zal EBS deze ritten monitoren en op de drukste ritten het grootste materieel inzetten. Met de routewijziging van lijn 32 is dit dan uiteraard ook in de middagspits mogelijk.	
Delft	HGL	Is positief over de verhoging van de frequentie op lijn 37 in de ochtendspits. Zorgen worden geuit over de betrouwbaarheid van de dienstregeling door files op de route.	EBS en MRDH danken u voor de steun voor het verhogen van de frequentie van lijn 37 in de ochtendspits tussen Den Haag en Delft. Naar aanleiding van de vertragingen die worden opgelopen op dit traject zijn er in dienstregeling 2020 al wijzigingen toegepast op de rijtijden om de betrouwbaarheid te vergroten. MRDH roept ook de gemeente Delft op als wegbeheerder om haar verantwoordelijkheid te nemen om zorg te (blijven) dragen voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer in de eigen gemeente. EBS is daarnaast in gesprek met MRDH en de gemeente Den Haag om structurele oplossingen te vinden voor het doorstromingsprobleem rond de A4 en in Wateringse Veld.	
Delft	HGL	Is positief over het opheffen van haltes t.b.v. de versnelling van R-netlijnen. Vragen om goed onderzoek te doen naar een goede spreiding van de haltes in Delft. Stellen voor om de halte TU-Aula te verplaatsen richting Schoemakersstraat.	EBS en MRDH danken u voor de steun voor het versnellen van R-netlijn 455 binnen Delft. Om een zo goed mogelijke spreiding te bewerkstelligen heeft EBS de huidige haltes TU-Aula en Prof. Krausstraat aangewezen als haltes die in de nieuwe dienstregeling blijven bestaan. Graag gaat EBS in overleg met de gemeenten om te kijken of het verplaatsen van de halte TU-Aula voor lijn 455 bijdraagt aan een beter vervoerproduct in de regio Delft.	
Delft	HGL	Is positief over het permanent doorrijden van lijn 63 naar de Camping en de ingebruikname van de halte Delftse Hout.	EBS en MRDH danken u voor de steun voor de wijzigingen op lijn 63.	
Delft	HGL	Vindt het inperken van de bedieningstijden van de Delfthopper onwenselijk.	EBS en MRDH betreuen dat u het inperken van de bedieningstijden onwenselijk vindt. De gebruikscijfers van de Delfthopper laten echter zien dat er nauwelijks vraag is gedurende deze tijden met gemiddeld minder dan één instapper per tijdsblok. Ook laten de cijfers in de afgelopen maanden geen enkele groei zien. De bedieningstijden zijn na deze aanpassing overigens nog steeds veel ruimer dan die van voormalige lijn 62 door Buitenhof die niet in de avonden en op zondag reed.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Delft	HGL	Betere afstemming OV richting Reinier de Graafziekenhuis.	EBS erkent dat het goed afstemmen van de lijnen 32, 33 en 37 richting het Reinier de Graafziekenhuis van belang is. Door aansluitingen van bus op trein op station Delft en aansluitingen elders in het netwerk is op dit moment de huidige aansluiting helaas ook de best haalbare aansluiting. Mochten er in de toekomst wel mogelijkheden tot verbetering zijn, dan zullen wij die uiteraard benutten.	
Delft	HGL	Verzoekt een ov-verbinding tussen het station Delft Campus en de TU Campus te realiseren om de aantrekkelijkheid van het station te vergroten. En vraagt om deze verbinding, in het kader van budgetneutraliteit, in 2021 met de Delfthopper te faciliteren.	EBS heeft hebben kennisgenomen van uw voorstel tot inzet van de Delfthopper tussen station Delft Campus en de TU Delft. In dit vervoerplan wordt de nullijn aangehouden wat betekent dat de beschikbare middelen worden ingezet daar waar deze het meest tot hun recht komen. Daarnaast sluit vervoer op afroep met kleine voertuigen niet aan bij de reizigersstromen die een universiteit trekt. EBS ziet de Delfthopper dan ook niet als oplossing voor deze verbinding, maar werkt graag mee aan het zoeken naar een andere oplossing die beter past bij deze verbinding.	
Delft	HTM	Ziet de frequentieaanpassingen in het weekend voor tram 1 als een toegevoegde waarde voor de dienstregeling in de weekenden en stemt in met deze uitbreiding.	MRDH en HTM danken u voor uw instemming.	
Delft	RET	In het vervoerplan 2021 zijn er geen wijzigingen opgenomen voor de RET-buslijnen 40 en 174 in Delft. Wij kunnen instemmen met het concept vervoerplan 2021.	RET en MRDH danken u voor uw instemming.	
Den Haag	HGL	Stemt in met de voorgestelde wijzigingen in vervoerplan 2021	EBS en MRDH danken u voor de steun voor de wijzigingen in vervoerplan 2021.	
Den Haag	HGL	Bewonersorganisatie Ypenburg: Gevraagd wordt om een rechtstreekse verbinding tussen De Bras en het centrum van Den Haag en winkelcentrum Ypenburg	EBS rijdt met lijn 60 overdags 4x per uur tussen De Bras en Nootdorp en tussen De Bras en Vrijenban. In Nootdorp en Vrijenban kunnen reizigers overstappen op respectievelijk tram 15 en tram 1 welke met hoge frequenties rechtstreeks naar het centrum van Den Haag rijden, tram 15 rijdt bovendien langs winkelcentrum Ypenburg. EBS ziet dit als voldoende aanbod op deze verbinding. Een rechtstreeks verbinding kan, ook uit kosten oogpunt niet geboden worden.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Den Haag	HGL	Bewonersorganisatie Vroondaal: Gevraagd wordt om een OV-oplossing tussen Vroondaal en Kijkduin met name in de winterperiode als de fietspaden in en om park Madestein niet kunnen worden gebruikt vanwege gladheid, omdat daar niet gestrooid wordt.	Om de verbinding tussen Vroondaal en Kijkduin in de winterperiode te verbeteren wordt voorgesteld om de fietspaden bij Madestein te strooien. Een dure OV-oplossing is dan niet nodig. Daarnaast valt Vroondaal buiten het concessiegebied van HTM en kan HTM hier geen openbaar vervoer aanbieden. 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. MRDH, EBS en HTM vernemen graag van u of het mogelijk is om de fietspaden bij Madestein te gaan strooien.	
Den Haag	HTM	Heeft waardering dat op zowel tramlijnen als buslijnen het aanbod wordt vergroot en stemt in met de voorgestelde vervoerplannen.	MRDH en HTM danken u voor uw waardering en instemming.	
Den Haag	HTM	Geeft aan dat de benodigde infrastructuur in 2021 nog niet beschikbaar zal zijn om de lijnwijzigingen op tram 15, 16 en 17 en de introductie van spitslijn 10 te realiseren.	MRDH en HTM blijven met u in overleg om deze lijnwijzigingen, zodra dit mogelijk is, in te voeren.	
Den Haag	HTM	Verzoekt een afweging te maken omtrent de meest optimale locatie van de eindhalte voor buslijn 23.	Het huidige eindpunt van bus 23 aan het De Savornin Lohmanplein is een tijdelijke situatie. Voor HTM is dit een ongewenste situatie aangezien er onnodig omgereden moet worden om het eindpunt te bereiken. HTM stelt voor om een definitief eindpunt met halte aan te leggen op het De Savornin Lohmanplein ter hoogte van de taxistandplaats. MRDH gaat mee met dit voorstel en heeft middelen voor de realisatie beschikbaar. Voordelen van deze oplossing zijn een verbeterde overstap op tram 3 en de beperkte infrastructurele wijzigingen. HTM en MRDH gaan ervan uit dat de gemeente de voorbereidingen gaat treffen om dit eindpunt te realiseren.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Den Haag	HTM	Vraagt of bus 20 in Benoordenhout in 2021 alternerend kan rijden.	Hoewel HTM haar twijfels heeft vanwege: - de beperkte vervoervraag vanuit Benoordenhout; - het feit dat dit voorstel bestaande reizigers dupeert; - de inschatting dat er sprake zal zijn van verlies aan reizigers en opbrengsten, is HTM bereid om middels een korte pilot, die in het najaar van 2020 wordt uitgevoerd te onderzoeken of een alternerende lijn 20 werkt of niet en of de aannames en verwachtingen kloppen of niet. HTM en Den Haag hebben afspraken gemaakt over de kosten van de pilot. De uitgangspunten en criteria voor deze pilot zullen tijdig worden vastgelegd tussen de betrokken partijen.	
Den Haag	HTM	Vraagt of er aanvullende concepten zoals vraagafhankelijk vervoer ingezet kan worden in Benoordenhout.	HTM is bereid om middels een korte pilot, die in het najaar van 2020 wordt uitgevoerd te onderzoeken of een alternerende lijn 20 werkt of niet en of de aannames en verwachtingen kloppen of niet. Dit wel onder de voorwaarde en afspraak dat de gemeente Den Haag de kosten en het reizigersverlies hiervan draagt. Afhankelijk van de uitkomst van deze pilot, zal worden nagedacht over aanvullende concepten zoals vraagafhankelijk vervoer in Benoordenhout".	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Den Haag	HTM	Geeft aan dat mogelijk de maximale snelheid in de Theresiastraat wordt verlaagd naar 30 kilometer per uur.	HTM en MRDH merken op dat dit strijdig is met de ambities uit de Kadernota OV en het Actieprogramma Versnellen OV, waarin de gemeente Den Haag, HTM en MRDH samenwerken om het openbaar vervoer te versnellen. Immers, een snellere verbinding is een aantrekkelijkere verbinding voor reizigers. Met een aantrekkelijkere verbinding zullen meer mensen voor het openbaar vervoer kiezen in plaats van bijvoorbeeld de auto. Goed en snel openbaar vervoer verbetert de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad. Daarnaast betekent een lagere snelheid dat het openbaar vervoer duurder wordt. Als bussen of trams langzamer rijden zijn er meer bussen en trams nodig om dezelfde frequenties te kunnen rijden. Dat betekent dat er meer middelen beschikbaar moeten komen, of dat er ritten geschrapt moeten worden. MRDH voegt hieraan toe dat nog lagere rijsnelheden dan nu al op veel plekken het geval is, niet passen bij de ambities die de gemeenten zelf hebben. Er ontstaat spanning tussen de gedeelde ambitie ten aanzien van de noodzaak voor het versnellen van het openbaar vervoer, de gemeentelijke wensen ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid en de kaders voor de vervoerplannen. De gedeelde ambitie ten aanzien van versnellen staat verwoord in de bereikbaarheidsnormen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Het openbaar vervoer is aantrekkelijker als de snelheid hoog ligt, maar wel veilig is, waarmee het OV de concurrentiepositie met de auto aan kan gaan. Per definitie en bewezen levert hogere snelheden meer reizigers op. De kosteneffectiviteit en kostenefficiëntie van het OV is met een snelheidsverlaging niet gebaat. MRDH verzoekt de gemeente dan ook om haar voornemen tot een lagere snelheid in de Theresiastraat maar ook haar voornemen in het algemeen tot lagere rijsnelheden voor trams en bussen niet door te zetten. MRDH en HTM verzoeken u dan ook dringend, dit voornemen/de voornemens tot snelheidsverlaging in te trekken.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Den Haag	HTM	Vraagt om de route van bus 27, die nu via de Theresiastraat rijdt, te verleggen naar de Bezuidenhoutseweg.	HTM is geen voorstander van het verleggen van de route van bus 27. Bus 27 ondersteunt bus 24 tussen station Den Haag Centraal - station Mariahoeve en doet enkele drukke halten aan, met name in de ochtendspits voor scholieren en studenten. Door bus 27 een andere route te geven kan de lijn geen gebruik meer maken van deze halten. Hierdoor zal het aantal reizigers van bus 27 dalen. Bus 24 zal tegelijkertijd een stuk drukker worden, waardoor de frequentie verhoogd moet worden met vier ritten per uur. Het aantal ritten per uur dat via de Theresiastraat rijdt zal daardoor niet veranderen. Tevens kost het omrijden extra dienstregelingskilometers. Op jaarbasis betekent dit 4500 dienstregelingskilometers extra. Dit kost ongeveer 22.000 euro per jaar extra, indien er geen extra bussen nodig zijn. Als blijkt dat er meer bussen nodig zijn, dan zijn de kosten aanzienlijk hoger.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Den Haag	HTM	Vraagt om een beoordeling van het verzoek voor een extra tangentiële buslijn door Centrum-Noord.	HTM heeft op dit moment, gegeven de door MRDH aangegeven 'nullijn' niet de middelen om een nieuwe buslijn te introduceren. Dit zou namelijk betekenen dat een andere lijn opgeheven moet worden of flink in frequentie moet dalen. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat de meeste reizigers gebaat zijn bij een hoogfrequente en snelle verbinding - met wellicht een overstap - in plaats van veel lijnen met een lage frequentie met een lange reistijd. Hoe meer verbindingen aangeboden worden, hoe minder vaak gereden kan worden met dezelfde middelen. De infrastructuur is daarnaast niet geschikt. Er zijn geen halten aanwezig, wat grote ingrepen in de openbare ruimte vraagt. Bovendien is de doorstroming onvoldoende, waardoor de bussen langzaam zullen rijden en de reistijd onaantrekkelijk lang wordt. HTM werkt met de gemeente Den Haag aan het versnellen van het openbaar vervoer, maar als er te veel verschillende vervoerstromen op de weg bij elkaar komen kunnen niet alle stromen een snelle doorgang krijgen. Er zullen ten slotte naar verwachting weinig nieuwe reizigers aangetrokken worden. De voorgestelde tangentiële verbinding zal op de meeste plekken overlappen met andere tram- en buslijnen. De tangentiële verbinding die tot 2011 werd aangeboden is dan ook destijds opgeheven omdat er te weinig reizigers gebruik van maakten. Er bestaat weinig vervoervraag tussen de gebieden van deze verbinding, dus reizigers zullen alsnog overstappen op andere lijnen, en in dat geval zijn deze reizigers gebaat bij hoogfrequenter en betrouwbaardere verbindingen. Om al deze redenen kan er niet een verbinding aangeboden worden die voor de reiziger aantrekkelijk en voor de vervoerder efficiënt is. HTM stelt het op prijs dat er mee wordt gedacht over het uitbreiden van het netwerk met nieuwe verbindingen, maar helaas is er op dit moment te weinig reizigerspotentieel om uw voorstel onder de huidige condities ten uitvoer te kunnen brengen.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Den Haag	HTM	Gevraagd wordt om een betere verbinding tussen (Noordelijk) Scheveningen, Duindorp en Statenkwartier met het Westeinde ziekenhuis, naar aanleiding van de sluiting van het Bronovo ziekenhuis.	Bij HMC Westeinde stoppen tram 2, 3 en 4 die hoogfrequent rijden. Deze tramlijnen kruisen met tram 1, 9, 11 en 12 en bus 22, 24 en 28. Daarmee zijn de voorgestelde verbindingen op dit moment al mogelijk met één overstap. Het is helaas niet mogelijk deze verbindingen rechtstreeks aan te gaan bieden, omdat op het tramtraject naar HMC Westeinde het maximaal aantal trambewegingen bereikt is en alle beschikbare trams worden ingezet. Daarnaast zijn er te weinig bussen beschikbaar om deze verbindingen als buslijn te exploiteren. Op dit moment is het HMC Bronovo te bereiken met bus 20 en 23. Hierdoor hebben alleen de reizigers uit Scheveningen Noord op dit moment een rechtstreekse verbinding met het ziekenhuis. Reizigers uit de omgeving Duindorp en het Statenkwartier kunnen het ziekenhuis alleen bereiken met een overstap. Reizigers uit Scheveningen Noord kunnen HMC Westeinde bereiken door gebruik te maken van de hoogfrequente tram 1 en 9, om vervolgens over te stappen op de hoogfrequente tram 2, 3 en 4.	
Den Haag	HTM	Gevraagd wordt om de voorgestelde tramlijn 17 door te trekken naar de keerlus van tramlijn 11.	HTM pleit ervoor om de infrastructurele knelpunten op de Westduinweg op te lossen, zodat bus 22 niet meer hoeft te worden omgeleid op drukke dagen. Het doortrekken van tram 17 is een dure oplossing die weinig vervoerwaarde kent. Eerdere studies hebben aangetoond dat er maar weinig reizigers gebruik zullen maken van deze verbinding (40 per dag), en dat de jaarlijkse exploitatiekosten hoog zijn. Tevens zijn er voor deze verlenging meer trams nodig die niet beschikbaar zijn. HTM en MRDH danken u voor het meedenken maar kunnen gezien de lage vervoerwaarde en beperkte beschikbare middelen niet aan uw verzoek voldoen.	
Hellevoetsluis	VPR	Complimenteert EBS en MRDH met de gerealiseerde groei.	EBS en MRDH danken u voor dit compliment.	
Hellevoetsluis	VPR	Beoordeelt het voorstel om lijn 404 ook 's avonds en op zondag naar Rockanje te laten rijden positief.	EBS en MRDH danken u voor uw positieve reactie.	

Hellevoetsluis	VPR	Uit teleurstelling over het niet meer aanbieden van lijn 105 op het traject Brielle – Hellevoetsluis tijdens de avonden en de weekenden. Geeft aan dat de herinrichting van de Rijksstraatweg al bekend was bij MRDH en vindt dat de onderbouwing van EBS geen standhoudt en verzoekt lijn 105 in stand te houden.	EBS heeft in het vervoerplan onderbouwd aangegeven waarom de opheffing van dit lijndeel tijdens de avonden en in het weekend noodzakelijk is: in Nieuwenhoorn is recent een 30 km/h zone ingevoerd met 17 wegversmallingen en een drempel. De route door Nieuwenhoorn voldoet daarmee niet meer aan de eisen voor infrastructuur geschikt voor openbaar busvervoer. De ervaring leert dat dit leidt tot een toename van de rijtijd met meerdere minuten. Omdat de kering of aansluiting niet gehaald wordt kost dit een extra bus voor EBS. Het enige alternatief is de route via de Nelson Mandelalaan en de Parallelweg. Dit is echter uit vervoerkundig oogpunt onwenselijk: Deze route is langer en een bus op deze route heeft ook maar beperkt waarde voor reizigers uit Nieuwenhoorn. EBS is nog steeds van mening dat de daarbij genoemde argumenten in het vervoerplan van toepassing zijn. Het gebruik in de avond en in het weekend is zeer laag. Het aantal reizigers dat <u>per dag</u> geen gebruik meer kan maken van de halte in Nieuwenhoorn op de tijdstippen dat de bus niet meer zal rijden in 2021 is 1,8 reizigers per zaterdag, 1,8 reizigers per zondag, 0,3 instappers per avond en 0,9 uitstappers per avond. Tijdens de aanbestedingsprocedure heeft u aangegeven welke weginfrastructuur beschikbaar is. Op basis daarvan hebben inschrijvers een vervoerplan opgesteld, waarbij ze hun keuzes onder meer hebben laten afhangen van de reissnelheid, betrouwbaarheid en het reiscomfort die op de beschikbare weginfrastructuur mogelijk waren. Nu de weginfrastructuur is aangepast en minder busvriendelijk is, staat het EBS vrij om in het nieuwe vervoerplan te kiezen voor een andere invulling van de dienstregeling, waarbij (op grond van o.a. reizigers aantallen én mogelijke reissnelheid) de beschikbare buskilometers op een andere tijd en plaats worden ingezet. In het kader van de aanbestedingsprocedure was het niet de rol van MRDH om een oordeel te hebben over de beschikbare weginfrastructuur. In het algemeen is MRDH wel van mening dat maatregelen in de infrastructuur niet ten koste mogen gaan van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Hiervoor verwijzen wij u onder meer naar de Kadernota Openbaar Vervoer die is vastgesteld door de bestuurscommissie Va, en waarin is besloten dat wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor een vlotte doorstroming van het OV en dat verwacht mag worden dat zij routes voor het	Ja: er zal ondertiteling worden toegevoegd aan de tabellen in het vervoerplan om te verduidelijken hoeveel reizigers er per dag gebruik maken van de halte.
----------------	-----	--	---	--

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			openbaar vervoer zo inrichten dat de bus een vlotte doorstroming heeft.	
Krimpen aan den IJssel	RET	Krijgt signalen dat bussen lijn 97/98 in de ochtendspits soms overvol zijn. Verzoekt om de mogelijkheid van hogere frequentie te bezien.	Het is RET bekend dat het tijdens de 'Corona dienstregeling' is voorgekomen dat de bussen in Krimpen aan den IJssel te weinig capaciteit boden. Op basis van de dienstregeling en reizigersvraag van 'vóór' Corona ziet RET echter geen structurele knelpunten. Volgens de gegevens zijn er enkele ritten met een bezetting rond de 40 reizigers en één rit met een bezetting van 50. Bij dergelijke aantallen kunnen alle reizigers met de bus mee, wel zijn er staanplaatsen.	
Krimpen aan den IJssel	RET	Verzoekt om inzichtelijk te maken welke gevolgen de Corona-crisis heeft voor de vervoerplannen.	Door het Rijk is een Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer in 2020 beschikbaar gesteld – die naast de bijdrage van vervoerders en decentrale overheden – de kostendeckingsgraad per concessie aanvult tot in elk geval 93%, zodat uitvoering van de dienstregeling volgens de vervoerplannen in 2020 mogelijk is. In augustus 2020 wordt, op basis van de dan beschikbare informatie, het gesprek tussen decentrale overheden, vervoerders en Rijk gestart over een aanvullende Rijksbijdrage voor 2021, wanneer de vervoervraag nog onvoldoende is hersteld al dan niet als gevolg van vigente Coronamaatregelen. Wanneer het niet leidt tot een afdoende oplossing, kan dit gevolgen hebben voor de dienstregeling 2021.	
Lansingerland	RET	Uw voorstel om aansluitend op de nachtmetro extra ritten te bieden op lijn 170 vanaf Rodenrijs beantwoordt ons eerdere verzoek hiertoe. Hiermee verdwijnt het verschil tussen het reguliere openbaar vervoer overdag en de weekendnachten, en ontstaat voor de reizigers een herkenbare dienstverlening van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat.	-	
Lansingerland	RET	Wij betreuren maar begrijpen uw voorstel om de slecht bezette ritten op buslijn B17 naar Bleiswijk te schrappen.	-	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Lansinger-land	RET	In lijn met de punten hierboven verzoeken wij om aansluitend op de nachtmetro ook buslijn 173 te laten rijden vanaf Rodenrijs. Hiermee wordt de consequente en herkenbare dienst voor de reiziger compleet, ook voor reizigers naar Bergschenhoek en Bleiswijk. Bovendien sluit daarmee buslijn 173 aan op de laatste treinen op station Lansingerland-Zoetermeer. Dit past goed in het R-net product dat u uitrolt op de lijnen 170 en 173.	De drukste haltes van lijn 173 liggen vooral langs de ZoRo-busbaan en deze haltes worden ook door lijn 170 bediend. Indien lijn 173 naast lijn 170 gaat rijden, is de verwachting dat er te weinig reizigersvraag is voor deze extra ritten.	
Lansinger-land	RET	Wij zijn voorstander van een nachtelijke verbinding met Zoetermeer. Zo kunnen onze inwoners op een veilige en snelle manier gebruik maken van de voorzieningen en het uitgaansleven in Zoetermeer. Bovendien draagt een Bob-bus naar Zoetermeer bij aan het versterken van de ZoRo-verbinding als hoogwaardige regionale corridor.	RET zal voor het vervoerplan 2022 onderzoeken of een verdere uitbreiding van het nachtvervoer naar Zoetermeer haalbaar is. Ook hierbij zullen de financiële uitgangspunten van de MRDH van belang zijn.	
Lansinger-land	RET	Lopende de dienstregeling 2021 hoopt RET de spitsfrequentie op de E-lijn te verhogen. Metro E rijdt dan gemiddeld om de vijf minuten. Gemeente Lansingerland en vooral de inwoners kijken hier erg naar uit.	RET en MRDH kijken hier ook naar uit.	
Leidschendam-Voorburg	HGL	Kan instemmen met de voorgenomen wijzigingen maar vraagt aandacht voor het beter afstemmen van de lijnen 45 en 46 die in de gemeente grote overlap hebben	EBS dankt u voor de instemming en zal zich inspannen om een betere afstemming tussen de lijnen 45 en 46 te realiseren. Op momenten dat lijn 45 4x per uur rijdt zal afstemming tussen de twee lijnen lastig zijn en zal er grote overlap in de vertrektijden tussen lijn 45 en 46 zijn. Op de momenten dat beide lijnen 2x per uur rijden, zal EBS deze zoveel mogelijk over het uur spreiden zodat er op het gezamenlijke traject effectief een kwartierdienst ontstaat.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Leidschendam-Voorburg	HGL en HTM	Vraagt inzichtelijk te maken of, en zo ja op welke wijze, de coronacrisis effect heeft op de Vervoerplannen 2021 en roept de bestuurscommissie op om met de Rijksoverheid in gesprek te gaan om haar verantwoordelijkheid te nemen voor de (financiële) gevolgen van de Coronacrisis voor de openbaar vervoerbedrijven.	Zo goed als meteen na dag 1 van de Corona-crisis is MRDH al in gesprek met het Rijk. Bestuurlijk via DOVA, maar ook ambtelijk is MRDH vertegenwoordigd in diverse werkgroepen, waarin ook het Rijk zitting heeft. Door het Rijk is een Beschikbaarheidsvergoeding voor het openbaar vervoer in 2020 beschikbaar gesteld – die naast de bijdrage van vervoerders en decentrale overheden – de kostendekkingsgraad per concessie aanvult tot in elk geval 93%, zodat uitvoering van de dienstregeling volgens de vervoerplannen in 2020 mogelijk is. In augustus 2020 wordt, op basis van de dan beschikbare informatie, het gesprek tussen decentrale overheden, vervoerders en Rijk gestart over een aanvullende Rijksbijdrage voor 2021, wanneer de vervoervraag nog onvoldoende is hersteld al dan niet als gevolg van vigerende Coronamaatregelen. Wanneer het niet leidt tot een afdoende oplossing, kan dit gevolgen hebben voor de dienstregeling 2021.	
Leidschendam-Voorburg	HGL	Gaat graag in gesprek over maatwerkvervoer oplossingen in de gebieden waar een reguliere buslijn onrendabel is (bijvoorbeeld in Leidschendam Zuid) opdat het openbaar vervoer beter bereikbaar en toegankelijk is voor een ieder.	MRDH adviseert de gemeente om contact op te nemen met de maatwerkvervoermakelaar van MRDH die de gemeente kan helpen bij het onderzoeken van de mogelijkheden en bij de ontwikkeling van maatwerk.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Leidschendam -Voorburg	HTM	Ziet graag een extra halte bij Overgoo gerealiseerd worden ten behoeve van een betere ontsluiting van Leidschendam-Zuid.	In de Nota van Reactie van vorig jaar stond het volgende: <i>HTM en MRDH hebben kennisgenomen van uw aandachtspunten. Wat betreft aandachtspunt 1: inmiddels is er een verkenning uitgevoerd naar de vervoerwaarde van een halte Overgoo. MRDH heeft u daarover 13 mei 2019 per mail van de heer Borkens aan de heer Ligthart ingelicht. Het ingeschatte gebruik van de eventuele tramhalte Overgoo is 160 reizigers. MRDH heeft aangegeven dat dit voor een tramhalte zeer beperkt is. Graag horen wij wat u bedoelt met een verdere verkenning.</i> In contact met gemeente nadien (4 november 2019) is aangegeven dat, gezien het beperkte aantal instappers en de hoge investeringskosten voor een halte, MRDH geen reden ziet het initiatief te nemen om hier een halte te realiseren. Als het de ontwikkelaar en/of gemeente zelf lukt om de halte te bouwen gaat HTM er stoppen en MRDH de halte in beheer nemen. Recent ambtelijk contact heeft geleerd dat de gemeente Leidschendam-Voorburg de handschoen heeft opgepakt en bij de ontwikkelaar de vraag heeft neergelegd om te kijken wat er nodig is om een (sociaal veilige) halte hieraan te leggen en welke financieringsbronnen te vinden zijn. Naar verwachting wordt dit pas begin volgend jaar afgerond en komt de gemeente dan bij de MRDH terug.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Leidschendam -Voorburg	HTM	Vraagt extra aandacht voor de inzet van lage vloertrams op tram 6 en versnelde elektrificatie van de stadsbussen van HTM.	MRDH en HTM hebben op deze wensen geantwoord in de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie (juli 2018) behorende bij de Vervoerplannen 2019. Er zijn geen gewijzigde omstandigheden waardoor deze beantwoording nu in deze Nota van Reactie veranderd zou moeten worden. De wens voor lage vloertrams op tram 6 is begrijpelijk, maar dat is op dit moment niet mogelijk vanwege zowel de omvang van de tramvloot als beperkingen in de infrastructuur. Zodra HTM beschikt over de nieuwe lichting gelijkvloerse trams en de infrastructuur is aangepast zullen deze ingezet worden op tram 6. De komende jaren zal HTM overstappen naar emissieloos rijden. De volledige transitie is naar verwachting in 2023/2024 afgerond, conform de hierover gemaakte afspraken in het kader van het verlenen van de nieuwe busconcessie aan HTM.	
Leidschendam -Voorburg	HTM	Vraagt om een goede ontsluiting van Mall of the Netherlands met een goede monitoring. Vraagt tevens indien (zelfrijdende) shuttlebusjes gaan rijden om deze op te nemen in de reisinformatie.	Uiteraard monitort HTM nauwgezet het aantal reizigers op al haar lijnen. Zoals gemeld in de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie (juli 2019) zullen de frequenties aangepast worden indien het aantal reizigers dusdanig toeneemt dat conform de capaciteitsafspraken met MRDH meer ritten nodig zijn. Aangezien de gemeente opdrachtgever zal zijn voor deze (zelfrijdende) shuttlebusjes en deze naar verwachting buiten concessie zullen gaan rijden, verzoeken wij u om dit zelf te zijner tijd bij de vervoerder in te brengen en met deze vervoerder af te stemmen wat de mogelijkheden zijn op het gebied van reisinformatie.	
Maassluis	HGL	Stemt in met de kleine wijziging op de eerste van lijn 34 op werkdagen.	EBS en MRDH danken u voor de instemming met deze wijziging.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Maassluis	RET	We zien dat de verbinding met de regio een positieve impuls heeft gekregen met de komst van de metro. De metrolijn wordt goed gebruikt en aan de grote hoeveelheid fietsen bij het station Steendijkpolder zie we dat ook dit nieuwe station in een behoefte voorziet. Op basis van het aangepaste vervoerplan en het aantal klachten merken we wel dat het aanbod van lokaal openbaar vervoer is verslechterd. De bussen rijden langs minder haltes en rijden ook nog eens minder lang door 's avonds en in het weekend. Vooral voor ouderen is de lokale bereikbaarheid minder geworden omdat het nieuwe metrostation Steendijkpolder te ver lopen is en de nieuwe Stop-en-Go daar niet komt. Wij zouden graag deze reactie op de vervoerplannen willen aangrijpen om een gesprek aan te gaan over de mogelijkheden om de Stop-en-Go uit te breiden met meer haltes in Maassluis en op meerdere momenten van de dag beschikbaar te maken. Met deze aanpassingen zien wij mogelijkheden om ook voor de lokale reizigers te kunnen profiteren van deze voorziening.	RET zal voor het Vervoerplan 2022 de veranderingen in het OV-aanbod rond de Hoekse Lijn evalueren, en daarbij ook kijken naar de door u genoemde aandachtspunten. De monitoringsperiode tussen start metro-exploitatie/ start nieuw busnet (najaar 2019) en de start van het maken van de vervoerplannen (januari 2020) was namelijk te kort om hierop al te kunnen anticiperen in de Vervoerplannen 2021. Ook moeten reizigers en burgers nog wennen aan de nieuwe OV-situatie. De huidige Corona-effecten op het OV maken overigens de evaluatie niet gemakkelijk. Een gesprek over de STOPenGO bediening is natuurlijk altijd mogelijk. Op voorhand wil RET wel meegeven dat in bediening van metrostation Steendijkpolder weinig meerwaarde gezien wordt, omdat het voor reizigers helderder is als station Maassluis West als eenduidig 'aantakpunt' voor de STOPenGO functioneert. En uitbreiding van STOPenGO naar meerdere momenten van de dag vergt extra middelen, die in het kader van dit Vervoerplan 2021 niet beschikbaar zijn. Ook moet beseft worden dat er binnen de concessies regulier OV beschikbaar is op de momenten dat STOPenGO niet beschikbaar is. Bij een door u gewenste uitbreiding zou u daarmee in overweging kunnen nemen om iets te gaan doen met de Mmmove-maatwerkregeling, die de BcVa in februari 2020 vastgesteld heeft.	
Midden-Delfland	HGL	Stemt in met de plannen voor de lijnen 32, 33, 37 en 456. Vindt de verhoging van de frequentie op lijn 37 een goede ontwikkeling.	EBS en MRDH danken u voor de instemming met deze wijziging.	
Midden-Delfland	HGL	Stemt in met de geringe verkleining van het bedieningsvenster van de Delfthopper. Vraagt wel om extra publiciteit voor de Delfthopper om het meer bekendheid te geven.	EBS en MRDH danken u voor de instemming met deze wijziging. EBS wil samen met de gemeente een promofilmje maken waarin ook de wethouder te zien is. De timing hierin is cruciaal i.v.m. de huidige coronamaatregelen, in de 8-persoonsbusjes van de Delfthopper is het lastig afstand houden.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Midden-Delfland	HGL	Vraagt om een betere dekking van Den Hoorn door de Delfthopper en geeft als voorbeeld een extra halte bij Kickerhoek/Prins Willem Alexanderhof eventueel i.p.v. de halte My home is my castle.	EBS heeft kennisgenomen van uw voorstel tot realisatie van een nieuwe Delfthopperhalte in Den Hoorn en is bereid om aan uw wens tegemoet te komen. Gezien de voorwaarde dat het vervoer binnen de nullijn past, betekent dit wel dat een andere Delfthopperhalte moet vervallen. EBS wil met de gemeente in overleg om samen te bepalen welke halte dat het beste kan zijn.	Ja
Nissewaard	RET	Gemeente Nissewaard staat positief tegenover de voorstellen in het vervoerplan 2021 van de RET.	-	
Nissewaard	VPR	Staat positief tegenover de voorstellen in het vervoerplan van EBS.	EBS en MRDH danken de gemeente Nissewaard voor haar positieve reactie.	
Pijnacker-Nootdorp	RET	Wil betrokken worden bij het evt. vervallen van ritten op BOB-buslijn 10	In het Vervoerplan 2021 komen er geen ritten op BOB-buslijn 10 te vervallen. MRDH en RET zullen tijdig met de gemeente in contact treden over de voorstellen in vervoerplan 2022.	
Pijnacker-Nootdorp	RET	Pleit voor verhoging frequentie lijn E richting Den Haag	De huidige frequentie biedt nog voldoende capaciteit, Echter, om voorbereid te zijn op verdere reizigersgroei werken MRDH, RET en HTM aan een studie waarin de mogelijkheden voor toekomstige frequentieverhoging worden bekeken, zie verder het antwoord op de volgende vraag.	
Pijnacker-Nootdorp	RET	Verzoekt om betrokkenheid bij de bij de in de MRDH-begroting 2021 opgenomen uitwerking van de capaciteitsvergroting van het samenloopdeel en de verkenning van de verhoging van de capaciteit van het metronet van Rotterdam, waaronder ook de E-lijn.	Capaciteit metronet: diverse scenario's voor frequentie verhogingen op de middellange en lange termijn worden deze zomer in het MRDH-verkeersmodel doorgerekend. Na de zomer worden de resultaten hiervan besproken met de metrogemeenten en worden zij betrokken bij de verdere uitwerking. Wanneer de benodigde maatregelen op hoofdlijnen bekend zijn, kan naar financiering worden gekeken. Een deel van de investeringen kan mogelijk worden verkregen vanuit het MoVe- programma of het nationaal investeringsfonds. Een investeringsvoorstel zal bestuurlijk worden voorgelegd. Over gemeentelijke betrokkenheid bij het samenloopdeel wordt u nader geïnformeerd.	
Pijnacker-Nootdorp	RET	Spreekt waardering uit voor allen die het openbaar vervoer in deze moeilijke (Corona) tijden draaiende houden.	EBS, HTM, RET en MRDH danken u voor de door de gemeente uitgesproken waardering.	
Pijnacker-Nootdorp	HGL	Is erg blij met het doortrekken van lijn 60 naar metrostation Nootdorp Centrum	EBS dankt u voor de steun voor het doortrekken van lijn 60 naar metrostation Nootdorp Centrum en is blij met deze wijziging een grote wens vanuit de gemeenschap te kunnen vervullen.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Pijnacker-Nootdorp	HGL	Gaat akkoord met het opheffen van haltes op R-netlijn 455 om versnelling mogelijk te maken maar stelt voorwaarden aan de overgebleven haltes m.b.t. kwaliteit en (fiets)voorzieningen.	EBS en MRDH zijn blij dat u ook de noodzaak ziet tot het versnellen van hoogwaardige buslijnen in de regio en van lijn 455 in het bijzonder. EBS en MRDH willen graag met de gemeente samenwerken en advies geven over de te realiseren kwaliteit van deze R-nethaltes en het aanleggen van o.a. fietsvoorzieningen bij R-nethaltes. EBS benadrukt wel dat haar rol adviserend is. De wegbeheerder is verantwoordelijk voor de aanleg van de (fiets)voorzieningen en kan de aanleg initiëren.	
Pijnacker-Nootdorp	HGL	Verzoek tot behoud halte Meersma	EBS vindt de halteafstand van 2300 meter die ontstaat tussen de overgebleven haltes Zijdeweg en Driesprong te groot. Ondanks dat de haltes Burg en Meersma slechts 16 instappers per dag kennen zou er met het vervallen van deze haltes een groot gat in de OV-dekking vallen. EBS kijkt graag met de gemeente naar een geschikte locatie voor één nieuw haltepaar in de omgeving van de voormalige haltes Burg en Meersma mits deze voldoet aan alle veiligheids- en toegankelijkheidseisen. Het in gebruik houden van de huidige halte Meersma is niet mogelijk omdat deze halte niet voldoet als halte van een R-netlijn.	Ja, mits er een geschikte locatie voor een alternatieve halte gevonden kan worden die voldoet aan alle veiligheids- en toegankelijkheids-eisen
Ridderkerk	RET	Het is positief dat de RET vooruitloopt op invoering van HOV door de route van lijn 245 zodanig te wijzigen, dat deze gedeeltelijk langs de beoogde HOV-route gaat rijden. Positief is ook dat lijn 245 een groter deel van de dag gaat rijden door toevoeging van ritten tussen 12-14 uur. Wij betreuren het dat onze wens vanuit het ambtelijk vooroverleg om ook in de avonden een extra rit vanaf Kralingse Zoom te rijden niet is opgenomen in het vervoerplan. Voor reizigers die in de late avondspits van Kralingse Zoom naar Ridderkerk reizen zou een extra rit na 18:30 een waardevolle toevoeging zijn. Wij vragen u daarom de mogelijkheden voor het langer doorrijden van lijn 245 in de avonden te onderzoeken. Wij zien een evaluatie van de uitbreiding van alle veranderingen in zowel de dienstregeling als de route van lijn 245 na één jaar graag tegemoet, zodat de ervaringen met deze uitbreiding meegenomen kunnen worden bij implementatie van HOV.	RET zal een mogelijke verdere uitbreiding van lijn 245 onderzoeken en zo mogelijk betrekken bij de plannen voor HOV Ridderkerk, en u daarover informeren in het kernteam HOV Ridderkerk, waarin u zitting hebt.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Ridderkerk	RET	Wens dat lijn 146 in de 'tegenspitsrichting' minimaal ieder kwartier rijdt.	Extra ritten voor lijn 146 in de tegenspits zouden tot gevolg hebben dat er op de lijnen 187 of 290 minder ritten uitgevoerd kunnen worden. Het gebruik van deze lijnen, die rechtstreeks naar bedrijventerreinen rijden, is echter goed terwijl het gebruik van de ritten van lijn 146 in de tegenspitsrichting beperkt is (bezetting t.h.v. Handelsweg gemiddeld 6 tot 8 reizigers).	
Ridderkerk	RET	Sinds de dienstregeling van 2020 is duidelijk aangegeven dat de bussen doorrijden naar Drievliet, hiermee is onze wens in de reactie op het vervoerplan van 2020 ingewilligd. Het is nog niet duidelijk voor de reiziger in de bus dat bus 144 in de meeste gevallen als bus 146 doorrijdt en omgekeerd. Graag zouden wij op een tijdig moment gedurende de rit een melding hiervan in de bus willen laten zien aan de reizigers.	RET gaat kijken wat hiervoor de mogelijkheden zijn, maar kan op dit moment nog niet zeggen of dat mogelijk is.	
Ridderkerk	RET	Wij zouden graag gezamenlijk in overleg gaan om een maatwerkoplossing te zoeken voor de vervoershiaten in de verbinding met Rijsoord (ontbreken OV avond/ zondag en verbinding met Lombardijen/ Zuidplein). Indien u van mening bent dat een maatwerkoplossing binnen de concessie niet mogelijk is, dan willen wij samen met u onderzoeken of een tweede buurtbusverbinding of uitbreiding van de bestaande buurtbus tot de mogelijkheden behoren.	Gegeven de geringe vervoervraag vanuit Rijsoord achten RET en MRDH de huidige buurtbusverbinding als maatwerkoplossing toereikend. Indien de gemeente verdere verbetering of uitbreiding hiervan wil onderzoeken staan RET en de maatwerkvervoermakelaar van MRDH natuurlijk altijd open voor overleg.	
Ridderkerk	RET	Vanaf de IJsselmondse Randweg is de loopafstand naar de meeste bedrijven in Cornelisland aanzienlijk. Wij vragen de RET te onderzoeken wat de potentie is van een spitsverbinding of maatwerkoplossing voor de ontsluiting van Cornelisland met de IJsselmondse Randweg om zo een verbinding met Zuidplein/Station Lombardijen te realiseren. Wij zien hier een situatie die vergelijkbaar is met de bestaande spitsverbindingen in de gemeente Ridderkerk (290, 187). Wij gaan hierover graag met de RET in overleg.	De RET staat open voor dit overleg.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Ridderkerk	RET	Ter voorbereiding op het RET-vervoerplan is er overleg geweest tussen de RET en de gemeente Ridderkerk over de lijnvoering van lijn 290 (Zuidplein - Donkersloot). Op dit moment rijdt lijn 290 een kronkelige route naar het eindpunt op Donkersloot en weer terug. Als reactie op het voorstel van de RET hebben wij aangegeven dat met een kleine aanpassing van de route van lijn 290 een rondrit door Donkersloot gemaakt kan worden waarbij tijd en voertuigkilometers kunnen worden bespaard. Naar aanleiding van onze reactie hierop heeft de RET aangegeven om toch geen aanpassingen door de voeren. Niettemin zien wij voordelen in ons voorstel. Wij willen de RET vragen deze aanpassing alsnog in het vervoerplan op te nemen.	De door de gemeente voorgestelde route levert volgens RET per saldo te weinig voordelen op (nagenoeg geen besparing of verbeteringen voor reizigers), terwijl een verandering op zichzelf ook 'kosten' met zich meebrengt (aanpassen reisinformatie, reizigers moeten wennen). RET treedt graag met de gemeente in overleg over mogelijke route-aanpassing in de toekomst.	
Ridderkerk	RET	Wenst onderzoek naar verbinding Ridderkerk via Nieuw Reijerwaard naar NS-station Barendrecht; ziet in dit kader mogelijkheden in het beter inzetten van bestaande buslijn 187, die nu via station Barendrecht naar Nieuw Reijerwaard rijdt.	Bij verlenging van lijn 187 naar Ridderkerk moet worden bedacht dat dit een spitslijn is die in één richting wordt geëxploiteerd. Bij verlenging naar Ridderkerk zou dit inhouden dat er in de ochtendspits ritten komen van het bedrijventerrein naar Ridderkerk, en in de middagspits vanuit Ridderkerk naar het bedrijventerrein. Hier kan geen reizigersvraag worden verwacht.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Rijswijk	HGL	Vindt het verlagen van de frequentie in de spits en het niet meer rijden in de daluren op lijn 50 een onverstandig besluit en geeft aan het vreemd te vinden dat MRDH vervoerders niet meer inspanningen voorschrijft om tot uitbreiding van dienstregelingen te komen, of behoud van frequenties en is bezorgd over de communicatie naar de reizigers van deze lijn. Vraagt hier zeer nadrukkelijk aandacht voor en verwacht dat MRDH bij de vervoerder toetst of deze zijn taak goed oppakt.	Gezien het feit dat elk vervoerplan in de basis budgetneutraal uitgevoerd dient te worden, wordt goed gekeken of op alle plekken in het netwerk de vraag aansluit bij het aanbod. Voor 2021 is de uitdaging om de beschikbare dienstregelingskilometers in te zetten op de plekken daar waar vraag is. Op lijn 50 bleef de vraag ruim achter op het aanbod, vandaar dat EBS de moeilijk keuze heeft moeten maken om op deze verbinding het aanbod voor de reiziger in te perken. De meeste reizigers maken gebruik van lijn 50 in de spits en zullen dit dus kunnen blijven doen, buiten de spits hebben de reizigers tussen Rijswijk en Zoetermeer een alternatief in lijn 30 welke minstens elk half uur tussen deze twee plaatsen rijdt. Uiteraard zal EBS de reiziger goed informeren over alle wijzigingen die gaan plaatsvinden per december 2020. U schrijft verder dat u het vreemd vindt o.a. dat MRDH de vervoerders niet meer inspanningen voorschrijft. Dit bevreemdt ons omdat u ook zelf de MRDH bent. MRDH schrijft haar vervoerders de inspanningen voor zoals die in gezamenlijkheid met de 23 gemeenten, waaronder de gemeente Rijswijk, door de bestuurscommissie zijn vastgesteld en vastgelegd in de concessiedocumenten. EBS zal, zoals gebruikelijk, de communicatie richting de reiziger verzorgen en MRDH toetst of EBS voldoet aan de in de concessie gestelde eisen. MRDH heeft geen reden tot twijfel dat EBS niet aan de gestelde eisen zou voldoen.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Rijswijk	HGL	Stelt voor om gesprekken te voeren over de uitbreiding van de Delfthopper in Rijswijk in 2022 Geeft aan te constateren dat HTM en EBS als gevolg van de huidige concessiegrenzen "huiverig" zijn om met voorstellen te komen die in elkaars concessiegebied zouden vallen en verwacht van MRDH een aanjagersfunctie voor ontwikkelvrijheid en innovatie, zonder dat starre concessiegrenzen in de weg staan en geeft aan dat Vervoerplan 2022 een mooi startpunt zou zijn om de kaders veel meer los te laten.	Voor alle vervoerplannen geldt dat wordt uitgegaan van de nullijn, daarom moet kritisch gekeken worden waar de beschikbare middelen worden ingezet. De kans op uitbreiding van de Delfthopper in 2022 acht EBS niet groot omdat dit niet budgetneutraal gerealiseerd kan worden. EBS wil uiteraard gesprekken met de gemeente blijven voeren hoe het reguliere OV binnen Rijswijk verder verbeterd kan worden binnen de nullijn. MRDH herkent de door u geschetste vrees van vervoerders om in elkaars concessiegebied te komen niet. Wel kan geconstateerd worden dat vervoerders de, door de 23 gemeenten van de MRDH, voorgeschreven concessiegrenzen respecteren en tegelijkertijd elkaar waar nodig opzoeken bij vervoerkundige vraagstukken. Indien de gemeente ideeën heeft over de wijze waarop het netwerk verbeterd kan worden in de toekomst dan staan uiteraard zowel MRDH als de vervoerders open om het gesprek daarover aan te gaan.	
Rijswijk	HGL	Schrijft dat er op dit moment nog gesprekken lopen met EBS over bediening van de Muziekbuilt over alternatieve routes van streeklijn 51 door de Muziekbuilt. En dat er alternatieven onderzocht worden op het gebied van doelgroepen of maatwerkvervoer (beleidslijn Mmmove 2020-2025 of de Delfthopper) en rekent erop dat MRDH beseft hoe belangrijk goed openbaar vervoer in de Muziekbuilt is.	EBS en MRDH herkennen dat de gesprekken over de Muziekbuilt tussen EBS en Rijswijk weer zijn opgestart nadat de gemeente het door EBS geboden alternatief om met lijn 51 door de Muziekbuilt te gaan rijden aanvankelijk had afgewezen als gevolg van mogelijke infrastructurele problemen. MRDH realiseert zich hoe belangrijk de bediening van de Muziekbuilt voor de gemeente Rijswijk is en heeft daarom ook steeds meegedacht met de gemeente over mogelijke alternatieven voor de bediening van de Muziekbuilt. Inmiddels heeft EBS de gemeente Rijswijk toegezegd om met lijn 51 onder voorwaarden door de Muziekbuilt te gaan rijden: komende vanaf de Prinses Beatrixlaan rechtsaf naar de Admiraal Helfrichsingel en via de busbaan naar station Rijswijk v.v. Voorwaarde om deze routewijziging te kunnen realiseren is dat Rijswijk ervoor zorgt dat de bocht rechtsaf vanaf de Beatrixlaan naar de Helfrichsingel door zowel standaard als gelede bussen gemaakt kan worden, de regeling van de verkeerslichten dusdanig is afgesteld dat komende vanaf de Helfrichsingel de doorstroming voor de bus wordt gewaarborgd en dat het snelheidsregime op de route 50km/u blijft.	Ja

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Rijswijk	HGL	Constaateert dat er behoefte is aan een rechtstreekse verbinding tussen Rijswijk en Rotterdam The Hague Airport. Stelt voor om de bus vanaf het vliegveld naar Rijswijk te laten rijden.	Per augustus 2019 is een nieuwe verbinding gelegd tussen Delft en Rotterdam The Hague Airport met als voornaamste doelen om Delft met het vliegveld te verbinden en om gebruikers van het vliegveld de mogelijkheid te geven om snel via Delft op de intercity's richting Leiden en Amsterdam te kunnen overstappen. Dat er gekozen is om deze verbinding te koppelen aan lijn 37 richting Leyenburg is omdat op deze wijze zo min mogelijk paralleliteit optreedt tussen lijn 37 en metrolijn E van de RET welke start in het centrum van Den Haag. Dit is dan ook de reden dat EBS deze nieuwe verbinding niet heeft gekoppeld aan lijn 51 naar Rijswijk en Den Haag Centrum. Voor reizigers uit Rijswijk die naar het vliegveld willen reizen bestaan er goede alternatieven in de sprinter en lijn 51 naar Delft Station waar overgestapt kan worden op lijn 37. Uiteraard blijft EBS de reizigersstromen over het gehele netwerk jaarlijks monitoren en betekent dit uiteraard niet dat wijzigingen in de toekomst uitgesloten zijn.	
Rijswijk	HGL	Stipt het belang van een goede aansluiting tussen bus en trein aan op station Rijswijk	EBS ziet, zoals ook beschreven in VP 2021, het grote belang in goede aansluitingen tussen bus en trein op station Rijswijk. Helaas lukt het realiseren van goede aansluitingen tot op heden onvoldoende als gevolg van vertragingen op de route en aansluitingen die elders gegeven dienen te worden. Uitbreiding van het aantal sprinters zou uiteraard enorm helpen, maar ook aanpassingen op straat om de doorstroming van lijn 30 te bevorderen kan enorm helpen in het realiseren van een comfortabele overstap. EBS gaat dan ook graag met de verschillende gemeenten waar lijn 30 doorheen rijdt om te onderzoeken waar rijtijdwinst behaald kan worden in gesprek.	
Rijswijk	HTM			
Rotterdam	HGL	Geen opmerkingen		
Rotterdam	RET	Positief over frequentieverhoging RandstadRail, verzoekt om intervallen zo gelijk mogelijk te houden.	De intervallen op het kerntraject (tussen Rotterdam Centraal en Slinge) worden zo goed mogelijk op elkaar afgestemd. Dat houdt in dat de metro hier iedere 3 à 4 minuten rijdt. Voor de 'uitlopers' naar Pijnacker en Spijkenisse worden de intervallen dan 4 à 6 of 3 à 7.	
Rotterdam	RET	Verzoekt om in de avonduren de voertuigcapaciteit op lijn E te verhogen.	De ervaring van de RET is dat er op reguliere avonden voldoende capaciteit geboden wordt. Drukke doet zich wel voor bij evenementen. Daarvoor worden speciale dienstregelingen gemaakt, waarbij RET rekening zal houden met de te verwachten vervoervraag.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Rotterdam	RET	Positief over frequentieverhoging van de trams op de Laan op Zuid.	-	
Rotterdam	RET	Verzoekt t.a.v. voorstel om lijn 7 niet meer na 22.00 uur 's avonds te rijden, om na 22.00 uur nog een uurfrequentie te bieden voor de haltes die niet door andere lijnen bediend worden (evt. met pendelbus).	Na de verwachte effecten goed onderzocht te hebben kan RET aan uw verzoek tegemoetkomen. Echter dit heeft wel tot gevolg dat de frequentieverhoging op de Laan op Zuid ca. 10 minuten later zal ingaan. In dat geval krijgt lijn 7 nog een extra retourrit rond 23 uur.	Ja, toevoegen extra rit lijn 7 rond 23 uur.
Rotterdam	RET	Positief over voorstellen lijn 68 en 668, verzoek om ontwikkelingen rond het onderwijs in de Waalhaven goed te volgen en met OV-aanbod op in te spelen.	Juist bij deze lijnen zullen RET en MRDH de ontwikkelingen de komende tijd goed blijven volgen. Naar aanleiding van de Coronacrisis is er namelijk onlangs op landelijk niveau een overeenkomst afgesloten met dergelijke scholen om gedurende de Coronacrisis niet of minder studenten in de spits te laten reizen. De effecten op het OV-aanbod hiervan in de dienstregeling 2021 zullen goed gemonitord worden om te bezien of vraag en aanbod nog goed op elkaar blijven passen.	
Rotterdam	RET	Verzoekt om lijn 69 via Jan Olieslagerweg te laten rijden met een halte bij Sonneburgh.	We kunnen aan uw verzoek tegemoetkomen. RET treedt graag met de gemeente in overleg over realisatie van een halte bij Sonneburgh. Voor een ontsluiting van de Sonneburgh is een overweging om een halte langs de Groene Kruisweg te realiseren.	Aanpassing route lijn 69 via de Jan Olieslagerweg
Rotterdam	RET	Verzoekt om na te gaan of een STOPenGO dienst in Charlois gerealiseerd kan worden als alternatief voor de vervallen bediening van lijn 67 en 74.	Indien de gemeente een aanvullende OV-voorziening wenst, treden MRDH en RET graag met u in overleg over het eventueel realiseren van een maatwerkvoorziening.	
Rotterdam	RET	Positief over extra ritten lijn 68 en 70	-	
Rotterdam	RET	Verzoekt om een alternatieve voorziening voor de Boomgaardshoek. Tot die tijd zou de huidige route van lijn 80 behouden moeten blijven, gemeente vindt de nadelen van de routewijziging groter dan de voordelen.	RET is het niet met u eens dat de nadelen groter zijn dan de voordelen. De huidige route door de Boomgaardshoek bedient slechts weinig reizigers, en bovendien zijn er veelal alternatieven beschikbaar. Een veel grotere groep reizigers (naar Zalmplaat) is met de nieuwe route sneller op de bestemming, en ook biedt de nieuwe route de mogelijkheid voor een extra verbinding tussen Hoogvliet metro en het winkelcentrum.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Rotterdam	RET	Verzoekt om versterking busverbinding tussen Beverwaard en Ridderkerk en wenst verbinding met Zuidplein en Keizerswaard, vanwege bouwlocaties langs dit traject	In de komende jaren staan veranderingen op stapel in het busnet van Ridderkerk ('HOV Ridderkerk'). RET zal in dat kader ook kijken naar de toekomstige bediening van de Ringdijk/ Beneden Rijkweg. Op voorhand moet wel gezegd worden dat de ligging van deze bouwlocatie niet optimaal is voor het bieden van kwalitatief goede OV-verbindingen met diverse bestemmingen.	
Rotterdam	RET	Verzoekt om betere afstemming dienstregeling lijn 75 en 77.	RET begrijpt uw verzoek en zal zich hiervoor inspannen maar omdat vermeden moet worden dat bussen lang stilstaan op het eindpunt, is niet gegarandeerd dat een betere afstemming daadwerkelijk geboden kan worden.	
Rotterdam	RET	Verzoekt om de aansluitingen van tram 2, 20 en 25 en buslijn 77 op de Groene Hilledijk/ Randweg te verbeteren.	Uit deze vraag wordt niet duidelijk op welke overstapbeweging bedoeld wordt. In het algemeen is het zo dat de tramlijnen 2, 20 en 25 met een hoge frequentie rijden zodat de overstaptijd in meeste gevallen beperkt is.	
Rotterdam	RET	Vindt de nadelen van het voorstel voor BOB-buslijn 4 (niet meer via Dutilhweg) groter dan de voordelen, verzoekt om voorstel in te trekken.	Het klopt dat de voordelen van het voorstel beperkt zijn. RET kan daarom aan uw verzoek tegemoetkomen en trekt het voorstel terug.	Ja. Route BOB-buslijn 4 blijft ongewijzigd.
Rotterdam	VPR	Benoemt de hinder door het veelvuldig opengaan van de Calandbrug op de betrouwbaarheid van de dienstverlening rondom Rozenburg en benoemt de optie om de lijn te splitsen in Rozenburg.	EBS is het met u eens dat de Calandbrug zorgt voor veel hinder. EBS heeft dan ook een nauwkeurige studie van de alternatieven gemaakt. Het splitsen van lijn 105 kan mogelijk een bijdrage leveren aan het betrouwbaarder maken van de verbinding Rozenburg – Spijkenisse. De voornaamste reden dat er uiteindelijk niet voor is gekozen om de splitsing door te voeren in 2021 is het feit dat deze splitsing de inzet van extra dienstregelingkilometers vraagt (de route in Rozenburg dient door beide buslijnen gereden te worden). Deze dienstregelingkilometers moeten in dat geval elders bespaard worden. Voor nu zal EBS, in ieder geval in de ochtendspits, rijtijd toevoegen op dat lijndeel om de vertraging enigszins op te vangen.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Rotterdam	VPR	Benoemt verschillende opties die er zijn als de brug openstaat en benoemt dat de optie via op- en afrit 15 (ter hoogte van de Welplaatweg) niet wenselijk is.	EBS is het met u eens dat de terugvaloptie via op- en afrit 14 de beste oplossing is. Oprit 14 is echter afgesloten. EBS mag deze oprit helaas niet gebruiken van Rijkswaterstaat. Graag onderzoeken EBS en MRDH met u of er nog mogelijkheden zijn om Rijkswaterstaat te overtuigen van de noodzaak van het gebruik van de oprit door EBS. De overige omreisopties kosten dermate veel tijd dat deze niet realistisch zijn. Op- en afrit 15 wordt momenteel niet door EBS gebruikt omdat dat een te lange omreistijd vergt (ongeveer 15 minuten).	
Rotterdam	VPR	Verzoekt om de aansluiting tussen buslijn 105 en buslijn 87 op halte Halfweg 2 te verbeteren.	Op dit moment duurt de overstap tussen de 8 en 10 minuten. Bij het maken van de exacte dienstregeling zal door EBS worden onderzocht of de overstap hier te verbeteren valt.	
Schiedam	HGL	Geen opmerkingen		
Schiedam	RET	Positief over koppeling lijn 51 en 53 tot 'ringlijn'. Wil een uitbreiding van de bediening van de ringlijn in spitsuren, avond, weekend en vakanties. Zet graag de ingezette gesprekken met MRDH en vervoerder RET voort over het maken van afspraken over de uitbreiding van de bediening van de ringlijn onder de nieuwe maatwerkregeling.	MRDH en RET zetten de gesprekken hierover met u voort.	
Schiedam	RET	Geeft aan dat door de ringlijn en met de gewenste uitbreiding van de ringlijn onder de maatwerkregeling de noodzaak voor buslijn 121 vervalt.	Buslijn 121 wordt meegenomen in de hierboven genoemde gesprekken, daar buslijn 121 als buslijn aanvullend op de tram nu onder de Railconcessie Rotterdam 2016-2030 valt.	
Vlaardingen	HGL	Geen opmerkingen		

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Vlaardingen	RET	Vindt bediening op sommige buslijnen matig, met name lijn 126 (avond en weekend), lijn 127 en lijn 557. Benadrukt dat OV-bediening op sommige plekken minimaal is. Blijft graag betrokken bij evaluatie busnet Hoekse Lijn. Vindt verdere vershraling busnet onacceptabel.	Dat de bediening op sommige lijnen 'matig' is, wil nog niet zeggen dat het openbaar vervoer in z'n geheel niet zou voldoen. Vlaardingen wordt bediend door twee metrolijnen, een tramlijn en vijf buslijnen. Daarmee is in de ogen van MRDH en RET geen sprake van een achterblijvend OV-aanbod. In het vervoerplan 2022 zal worden ingegaan op de evaluatie van het busnet Hoekse Lijn. De monitoringsperiode tussen start metro-exploitatie/ start nieuw busnet (najaar 2019) en de start van het maken van de vervoerplannen (januari 2020) was namelijk te kort om hierop al te kunnen anticiperen in de Vervoerplannen 2021. Ook moeten reizigers en burgers nog wennen aan de nieuwe OV-situatie. De huidige Corona-effecten op het OV maken overigens de evaluatie niet gemakkelijk.	
Vlaardingen	RET	Vraagt specifiek aandacht voor de Rivierzone. Krijgt signalen dat bekendheid en frequentie van het flexibel vervoer hier niet optimaal is. Heeft de indruk dat hier wel degelijk vervoerbehoefte is.	RET kijkt graag samen met u naar het functioneren van de huidige 'STOPenGO' voorziening. Los daarvan, ligt de Rivierzone voor een groot deel binnen ca 1 km loop/fietsafstand van metrostation Vlaardingen Centrum. Het is op meerdere locaties zichtbaar dat reizigers in een dergelijke situatie vaak lopend of met de fiets naar het metrostation komen.	
Wassenaar (& Voorschoten)	HGL	Doet wijzigingsvoorstellen voor lijn 42, zoals het doortrekken naar het centrum van Voorschoten en het strand van Wassenaar alsmede het koppelen met lijn 46.	EBS gaat dit voorstel onderzoeken en neemt dit mee in de planvorming voor vervoerplan 2022.	
Wassenaar (& Voorschoten)	HGL	Stelt voor om de piek aan reizigers op lijn 43 in de ochtendspits op te vangen met hogere frequenties i.p.v. groter materieel.	Alle wijzigingen die EBS voorstelt in het vervoerplan 2021 dienen budgetneutraal te zijn. Waar er extra gereden gaat worden i.v.m. een toegenomen vraag zal er op een ander punt in het netwerk minder gereden moeten gaan worden. Omdat het op lijn 43 slechts over één rit in de ochtendspits gaat waar de capaciteit niet toereikend is, stelt EBS het rijden met groter materieel voor. De frequentie verhogen over de gehele ochtendspits kost te veel dienstregelingskilometers die op andere plekken harder nodig zijn. EBS gaat graag in gesprek met de gemeente over de wijze waarop voldoende capaciteit geboden kan worden, zonder het verhogen van de frequentie.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Wassenaar (& Voorschoten)	HGL	Is geen voorstander van het voorstel om de route van lijn 43 te strekken in Leiden waarbij de route via het Bio Science Park vervalt	Slechts 20% van de reizigers op lijn 43, met bestemming station Leiden of Bio Science Park, stapt uit op het Bio-Science Park. Dit betekent dat 80% van de groep reizigers die naar het station reist te maken krijgt met een flinke reistijdswinst als er via de Plesmanlaan wordt gereden. EBS vindt het onwenselijk om deze tijdswinst niet door te laten gaan voor het merendeel van de reizigers terwijl er voor de reizigers naar het Science Park een prima alternatief is met de haltes op de Plesmanlaan die direct naast de campus gelegen zijn.	
Westland	HGL	Vraagt om samen met opdrachtgever, vervoerder en wegbeheerder de doorstroming in Wateringen voor lijn 30 en 37 te verbeteren en een halte in de richting van Naaldwijk te realiseren ter hoogte van de Greenport Horti Campus	EBS en MRDH gaan graag met u in overleg over dit onderwerp en gaan ervan uit dat u het initiatief tot het organiseren van dit overleg neemt.	
Westland	HGL	Stemt in met de voorgestelde wijziging in de spitsritten van lijn 31.	EBS dankt u voor de steun voor de wijziging op lijn 31. In de communicatie naar de reiziger zal EBS een duidelijker kaartje gaan gebruiken waarin de route van de spitsritten beter naar voren komt	
Westland	HGL	Stemt in met de voorgestelde wijziging op lijn 32 in 's-Gravenzande.	EBS en MRDH danken u voor de steun voor de wijziging op lijn 32.	
Westland	HGL	Vraagt om lijn 34 ook in de avonduren en op zondag te laten rijden.	Omdat in dit vervoerplan de nullijn aangehouden dient te worden is het van belang dat de beschikbare middelen zo goed mogelijk worden ingezet. Dit betekent dat EBS het aanbod zoveel mogelijk probeert te laten aansluiten bij de vraag. De vervoervraag tussen Naaldwijk en Maassluis is in de avonduren en op zondag erg laag, wat dan ook de reden is dat lijn 34 sinds augustus 2019 niet meer op deze tijdstippen rijdt. Het honoreren van uw voorstel zou als consequentie hebben dat het bijvoorbeeld niet mogelijk is om de frequentie op lijn 37 te verhogen terwijl dit hard nodig is vanwege de grote vervoersvraag.	
Westland	HGL	Wijziging busroute tussen busstation Verdilaan en Pijle Tuinen	EBS heeft kennisgenomen van uw voorstel naar aanleiding van het onderzoek en gaat graag in gesprek over eventuele vervolgstappen.	
Westland	HGL	Vraagt hoge prioriteit te geven aan de door bewoners ervaren trillinghinder en samen met EBS en Westland aanvullende maatregelen en mogelijkheden te onderzoeken, in beeld te brengen en aan het bestuur van Westland, de MRDH en directie EBS voor besluitvorming voor te leggen.	De gemeente kan, in haar rol als wegbeheerder, initiatief nemen voor aanvullend onderzoek om maatregelen in beeld te brengen om de overlast te beperken. EBS en MRDH zullen daar waar mogelijk een bijdrage leveren aan het onderzoek.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Westland	HGL	Vraagt MRDH er bij EBS op aan te dringen dat er correct wordt afgerekend en dat de OV-chipkaart validators altijd een geluidssignaal geven.	MRDH onderschrijft het belang van goed werkende validators en een correcte afrekening voor de reiziger. Dit is dan ook sinds enige tijd onderwerp van gesprek tussen MRDH en EBS. EBS heeft inmiddels achterhaald waarom er niet altijd correct wordt afgerekend en verwacht dit probleem te verhelpen door op korte termijn een software update uit te voeren.	
Westland	HTM	Heeft de wijzigingen voor tram 2 positief ontvangen.	MRDH en HTM danken u voor uw positieve reactie.	
Westland	HTM	Heeft het verlengen van tram 19 naar TU – Campus Zuid positief ontvangen.	MRDH en HTM danken u voor uw positieve reactie.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Westland	HTM	Verzoekt om een toelichting waarom de wijziging op tram 15, 16 17 wordt doorgevoerd.	Het traject tussen Moerwijk en het Haagse centrum is erg druk, evenals het traject tussen station Den Haag Hollands Spoor en omgeving Mauritskade. Om meer capaciteit te bieden wordt spitstram 10 geïntroduceerd. Deze gaat elke tien minuten rijden. Daarnaast wordt de keerlus in het Statenkwartier vervangen door een tailtrack. Door deze vervanging is het niet meer mogelijk om op tram 16 GTL trams in te zetten. Daarom gaat vanaf dat moment de Avenio rijden op tram 16. Om dit met het huidige beschikbare aantal Avenio's te kunnen uitvoeren wordt tram 16 aan tram 15 gekoppeld. Tram 17 neemt dan het traject naar het Statenkwartier over. Voor de reizigersstromen van en naar Wateringen maakt dit niet uit. Belangrijke bestemmingen zoals het Haagse centrum, station Den Haag Hollands Spoor en station Den Haag Centraal blijven rechtstreeks bereikbaar vanuit Wateringen en Statenkwartier. Voor de reiziger betekent dit dat dan ook in Statenkwartier, Moerwijk en in heel Wateringen een toegankelijke tram wordt aangeboden. Door de lijnwijziging profiteren hier dagelijks ruim 30.000 reizigers van. Dit past in de ambitie van HTM en MRDH om toegankelijk openbaar vervoer aan te bieden. Wel betekent dit dat op het huidige traject van tram 16 de frequentie iets omlaag gaat. Daar staat tegenover dat de capaciteit van een Avenio groter is waardoor de capaciteit per uur nagenoeg gelijk blijft. De spitstram 10 krijgt dezelfde frequentie. Hierdoor rijdt er op de trajecten tussen Moerwijk en het Haagse centrum (tram 16) en Den Haag Hollands Spoor en omgeving Mauritskade (tram 1) elke 5 minuten een tram.	
Westland	HTM	Vraagt om het plaatsen van deelfietsen op meerdere locaties in de gemeente en vraagt om met HTM en Westland overleg op te starten om HTM Fiets in te zetten om Westland te ontsluiten met tram en bus.	HTM dankt u voor uw verzoek en waardeert het dat u meedenkt over het gebruik van de HTM Fiets. Op dit moment wordt onderzocht of het aantal dropzones voor de HTM Fiets uitgebreid kan worden. MRDH en HTM gaan graag met u in gesprek om te kijken wat de mogelijkheden zijn om de HTM Fiets in uw gemeente aan te bieden. EBS gaat binnenkort contact opnemen met de gemeente Westland om samen locaties aan te wijzen waar deelfietsen geplaatst kunnen worden.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Westland	HTM	Vraagt om samen met Westland en Den Haag deel te gaan nemen aan de verkenning lightrail/OV schaa sprong Westland die voor de zomer van 2020 gaat starten.	De verkennende studie voor de schaa sprong Openbaar Vervoer Westland vindt komend half jaar separaat van de Gebiedsuitwerking Greenport Westland 3.0 plaats. De resultaten van deze studie worden meegenomen in de integrale gebiedsuitwerking. Westland en Den Haag (vanwege de verstedelijkingsplannen in Den Haag Zuidwest) mogen deelnemen aan deze verkenning. De gemeente zal hiervoor door MRDH uitgenodigd worden.	
Westland	HTM	Vraagt om met elkaar in overleg te gaan om de mogelijkheden in beeld te brengen om de afstand tussen de uitstaphalte van tram 4 en de instaphalte van de EBS-bussen naar Westland aanzienlijk te verkorten en te realiseren.	HTM denkt graag mee om overstappen tussen tram en bus te verbeteren. In het kader van het Programma Versnellen OV wordt er onderzocht of de halte Leyenburg geoptimaliseerd kan worden. Dit heeft mogelijk effect op de loopstromen. Daarnaast zijn er op dit moment geen concrete plannen van de gemeente Den Haag bekend om aanpassingen te doen aan de indeling van de bushaltes.	
Westland	HTM	Vraagt om het mogelijk te maken om met papieren kaartjes over te stappen tussen EBS en HTM.	Er bestaat reeds een papieren kaartje waarbij zowel gereisd mag worden bij EBS als HTM, dit is de Tourist Day Ticket. Dat is een dagkaart waarmee je in het hele MRDH-gebied kan reizen. Een gemakkelijkere en goedkopere optie is de OV-chipkaart die bij alle vervoerbedrijven gebruikt kan worden.	
Westland	HTM	Vraagt om HTM bus 22 en EBS bus 30 in de avonduren, weekenden en zomerdienstregeling goed op elkaar af te stemmen.	MRDH, HTM en EBS danken u voor het meedenken en begrijpen uw verzoek. In de praktijk blijkt het lastig om buslijnen altijd goed op elkaar af te stemmen. Maar er wordt wel naar gestreefd. Dit komt met name doordat de twee genoemde buslijnen op verschillende knooppunten en treinstations zijn afgestemd met andere lijnen. Vooral bij lagere frequenties is dit effect duidelijker te merken. De hier voorgestelde afstemming betekent dat andere belangrijker geachte afstemmingen niet meer mogelijk zijn.	
Westland	HTM	Gaat graag op korte termijn met HTM en MRDH in overleg om te komen tot een doortrekking van buslijn 21 tot aan het eindpunt van de tramlijnen aan de Dorpskade en in de tussentijd in te zetten op HTM Fiets.	HTM en MRDH treden graag in overleg om te onderzoeken hoe binnen de beschikbare middelen een haalbare route voor buslijn 21 naar Wateringen gerealiseerd kan worden, in lijn met het oorspronkelijke voorstel in HTM Vervoerplan 2019.	
Westvoorne	VPR	Beoordeelt het voorstel om ook tijdens de avonden en de weekenden de R-net verbinding Hellevoetsluis – Rockanje v.v. aan te bieden als positief.	EBS en MRDH danken u voor uw positieve reactie.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
Westvoorne	VPR	Gaat ervan uit dat er gekeken wordt naar de bereikbaarheid c.q. optimalisatie van een laagdrempelig openbaar vervoer in de kleine kernen.	EBS monitort haar netwerk voortdurend en optimaliseert, waar mogelijk, op basis daarvan haar vervoersaanbod. Dit moet leiden tot een passend aanbod voor zowel grote(re) als kleine(re) kernen.	
Zoetermeer	HGL	Kan instemmen met het voorstel tot terugbrengen van het aantal ritten op lijn 50. Ziet in de overige ritten van lijn 50 en de frequent rijdende lijn 30 een goed alternatief.	EBS en MRDH danken u voor de instemming met deze wijziging.	

Zoetermeer	HGL	Begrijpt de zorgen om het rendement van de stadsdienst Zoetermeer en stelt de gedachte tot herstructurering op prijs. Wel wordt aandacht gevraagd voor 6 punten: - Lijnen 71 en 72 in evaluatie gezamenlijk benoemen. -Vraagt of de nieuwe verbinding met station Lansingerland vanuit Rokkeveen opweegt tegen de huidige verbinding via Dorp naar Centrum-West - Vindt een consequente halfuursdienst op lijn 71 een goed uitgangspunt maar is bezorgd om toekomstig rendement. - Vraagt om een vaste koppeling tussen lijn 70 en 71 op Centrum West waar lijn 73 op aansluit. - Tevreden met voorstel om lijn 73 op zondag 2x per uur te laten rijden. - Vindt het voorstel om lijn 74 die grotendeels parallel loopt met lijn 170 voor de hand liggend. De maatwerkoplossing voor DSW is goed, maar graag wordt vernomen wat het voorstel concreet betekent en of DSW hierin is betrokken.	EBS dankt u voor uw begrip en de waardering voor het voorstel tot herstructurering van de stadsdienst Zoetermeer. - EBS zal lijn 71 en 72 gezamenlijk benoemen in een evaluatie en de gemiddelde cijfers van deze lijnen samen te nemen. - EBS heeft de overtuiging dat het aanbieden van een snelle verbinding naar een groot OV-knooppunt zoals station Lansingerland opweegt tegen het in stand houden van twee verschillende verbindingen tussen Rokkeveen en Centrum West. Daarnaast biedt EBS met deze wijziging niet alleen een nieuwe verbinding, ook wordt de overstap tussen trein en bus v.v. op de stations Zoetermeer en Lansingerland verbeterd. - EBS deelt uw zorgen over het rendement van een halfuursdienst op lijn 71 in de avonden. EBS is echter van mening dat het aanbieden van een uursdienst op een stadslijn ver onder het minimaal gewenste serviceniveau ligt, daarnaast zorgen we met de herstructurering ervoor dat het stadsnet efficiënter gereden wordt dan wanneer EBS deze wijzigingen niet doorvoert. Overigens kunnen nu alle reizigers in Rokkeveen profiteren van 2x per uur een bus, dit geldt nu enkel voor de reizigers die op de helft van de ringlijn 71/72 wonen. - EBS neemt uw voorstel over om lijn 70 en 71 een vaste koppeling te geven, wij kunnen echter niet garanderen dat dit op alle momenten van de week mogelijk is. - EBS geeft aan dat er met betrekking tot de frequentie van lijn 73 op zondag helaas een misverstand is ontstaan. In de tekst van het vervoerplan 2021 staat dat lijn 73 t.o.v. 2020 ongewijzigd wordt voortgezet, dit is juist. Per abuis staat er in de frequentietabel op pag. 25 dat lijn 73 2x per uur gaat rijden op zon- en feestdagen, dit is helaas onjuiste informatie. Lijn 73 zal dus net als in 2020 niet gaan rijden op zon- en feestdagen en excuseert zich voor de verwarring die is ontstaan. - EBS is blij met de vaststelling vanuit de gemeente dat lijn 170 een prima alternatief is voor de reizigers van lijn 74. Voor de reizigers naar DSW is EBS in overleg met DSW. Er wordt op dit moment gewerkt aan een maatwerkoplossing waar DSW volledig bij	
------------	-----	---	---	--

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			betrokken is. EBS zal de gemeente op de hoogte houden van het verloop van het proces met DSW.	
Zoetermeer	HGL	Stemt in met het opheffen van de haltes Fonteinbos, Houtsingel en Maria Montessorilaan mits dit afgestemd is met de RET i.v.m. de parallel rijdende R-netlijn 170	EBS en MRDH zijn verheugd om te lezen dat de gemeente het belang inziet van hoogwaardig en snel OV en akkoord gaat met de voorgestelde wijziging. EBS zal contact met de RET en de gemeente houden over de ingangsdatum van deze wijziging.	
Zoetermeer	HTM	Kan instemmen met extra spitsritten op tram 3 en 4, omdat de extra capaciteit de stabiliteit op de gehele lijn ten goede komt.	MRDH en HTM danken u voor uw instemming.	
Zoetermeer	RET	Stelt extra late ritten lijn 170 zeer op prijs, kijkt met belangstelling uit naar evt. verdere uitbreiding in de nacht.	RET zal voor het vervoerplan 2022 onderzoeken of een verdere uitbreiding van het nachtvervoer haalbaar is. Geeft samen met MRDH al vast wel aan dat de beschikbare hoeveelheid financiële middelen hierin een grote rol zal gaan spelen. Nachtvervoer is naar verhouding, ook in relatie tot de hogere ritprijs, duurder dan regulier OV. Mede door de extra benodigde inzet op het gebied van Sociale Veiligheid.	
Zoetermeer	RET	Kan instemmen met overslaan haltes Fonteinbos en Houtsingel zoals in voorstel van EBS, mits dit gelijktijdig voor lijn 170 wordt doorgevoerd.	Wij zijn het met u eens. De haltes Fonteinbos en Houtsingel zullen net als bij R-netlijn 455 van EBS, ook door lijn 170 worden overgeslagen.	Ja, haltes Fonteinbos en Houtsingel vervallen voor lijn 170.
METROCOV	HGL	Vraagt om een betere ontsluiting van de wijk Vroondaal.	EBS heeft kennisgenomen van uw voorstel maar gaat hierin niet mee. Door het aanhouden van de nullijn beschikt EBS niet over de middelen om extra OV te bieden voor deze wijk. EBS zet de middelen in waar deze het meeste tot hun recht komen en omdat EBS de vervoervraag in Vroondaal niet hoog inschat ziet zij hier dus vanaf. Een extra halte voor R-netlijn 456 tast het hoogwaardige karakter van de lijn aan omdat deze daarmee trager wordt, 3 haltes binnen een kilometer zijn er te veel op korte afstand.	
METROCOV	HGL	Stelt voor een nieuwe halte in Rijswijk Buiten aan te leggen en de frequentie op lijn 51 tussen Rijswijk en Delft te verhogen naar 4x per uur in de spits.	EBS heeft kennisgenomen van uw voorstel en gaat hier (nog) niet in mee. EBS omarmt uw voorstel om een nieuwe halte te realiseren op lijn 51 in Rijswijk Buiten, dit komt de bereikbaarheid van dit stadsdeel zeer ten goede. De gemeente Rijswijk heeft echter aangegeven dat realisatie van een nieuwe halte voor komend dienstregelingjaar niet mogelijk is. De frequentie van lijn 51 op dit traject zal niet verhoogd worden omdat deze aansluit op de vraag. De capaciteit in de bus is, zelfs op drukke uren, ruim voldoende. Verhogen van frequenties is op korte termijn dan ook niet noodzakelijk.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
METROCOV	HGL	Stelt voor om met lijn 51 weer door de Muziekbuur te rijden.	EBS heeft de gemeente Rijswijk toegezegd om onder voorwaarden met lijn 51 door de Muziekbuur te gaan rijden. Voor toelichting zie Rijswijk.	Ja. Zie Rijswijk voor toelichting.
METROCOV	HGL	Stelt voor lijn 32 te laten eindigen op de halte Zandeveltplein in 's-Gravenzande.	Hoewel EBS graag het centrum van 's-Gravenzande zou willen bedienen met lijn 32 en tegelijkertijd meer capaciteit zou willen bieden, kan EBS niet meegaan in uw voorstel. De route via de Beukenlaan is niet geschikt voor de langere bussen die voor de extra capaciteit moeten gaan zorgen. Doorrijden naar het Zandeveltplein via de nieuwe route is niet mogelijk omdat dit niet past binnen de dienstregeling. Omdat lijn 32 netjes aansluit op lijn 31 hebben reizigers de keuze om over te stappen voor het laatste stukje naar het centrum van 's-Gravenzande.	
METROCOV	HGL	Is positief over de frequentieverhoging op lijn 37.	EBS en MRDH danken u voor deze positieve reactie op deze wijziging.	
METROCOV	HGL	Is positief over het doortrekken van lijn 60 naar Metrostation Nootdorp Centrum.	EBS en MRDH danken u voor deze positieve reactie op deze wijziging.	
METROCOV	HGL	Is positief over het opnieuw in gebruik nemen van de halte Delftse Hout op lijn 63.	EBS en MRDH danken u voor deze positieve reactie op deze wijziging.	
METROCOV	HGL	Adviseert om op de momenten dat lijn 34 niet rijdt flexibel vervoer aan te bieden.	EBS en MRDH hebben kennisgenomen van uw voorstel. EBS gaat hier, gezien de door MRDH aangegeven "nullijn" niet in mee. Omdat in dit vervoerplan de nullijn aangehouden dient te worden, is het van belang dat de beschikbare middelen zo goed mogelijk worden ingezet. Dit betekent dat wij het aanbod zoveel mogelijk proberen aan te laten sluiten bij de vraag. Het aanbieden van extra flexibel vervoer past hier helaas niet in.	
METROCOV	HGL	Stemt in met het opheffen van de haltes Schoemakersstraat en Kon. Emmalaan.	EBS en MRDH danken u voor de positieve reactie op deze wijziging.	
METROCOV	HGL	Adviseert om de halte Molenlaan of Burg te handhaven.	EBS en MRDH hebben kennisgenomen van uw voorstel en EBS zal uw voorstel overnemen. Zie voor verdere details de beantwoording op de reactie van de gemeente Pijnacker-Nootdorp aangaande de halte Meersma.	Ja
METROCOV	HGL	Adviseert om een nieuwe halte aan te leggen voor lijn 455 bij de Komkommerweg te Pijnacker tussen de te handhaven haltes Delfgauwseplein en Rijskade.	EBS en MRDH hebben kennisgenomen van uw voorstel. Het aantal instappers van de twee op te heffen haltes is gemiddeld 10 per dag. Het aanleggen van een nieuwe HOV-halte bij de Komkommerweg staat niet in verhouding tot het gebruik ervan. Door de haltes Delfgauwseplein en Rijskade op te waarderen naar R-net haltes met goede voorzieningen hebben reizigers op korte fietsafstand een halte waar zij gebruik kunnen maken van snel en hoogfrequent OV. EBS kan wel meegaan in het voorstel tot behoud van één extra halte op de Katwijkerlaan omdat daar de "witte vlek" te groot werd.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
METROCOV	HGL	Adviseert de halte Nederhof naast een nieuwe halte bij de ingang van de bloemenveiling op lijn 456 te handhaven.	Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt door de gemeente Westland tussen de twee voorgestelde opties in Honselersdijk. EBS kan daarom niet aangeven of de halte Nederhof daadwerkelijk vervalt.	
METROCOV	HGL	Adviseert om de frequentie van lijn 71 op te hogen naar 4x per uur overdags.	De capaciteit die EBS biedt op lijn 71 is al meer dan genoeg om te voldoen aan de vervoervraag in Rokkeveen. De frequentie verhogen zou betekenen dat het aanbod geenszins aansluit op de vraag.	
METROCOV	HGL	Adviseert om lijn 71 en 70 een vaste koppeling te geven.	EBS gaat uw voorstel om lijn 70 en 71 een vaste koppeling te geven overnemen. EBS kan echter niet garanderen dat dit op alle ritten mogelijk is.	
METROCOV	HGL	Adviseert de inzet van het maatwerk voor de sociale werkplaats op het bedrijventerrein Lansinghage te verbreden naar vraagafhankelijk vervoer voor meerdere bedrijven indien een verlenging van bus 73 naar dit bedrijventerrein niet mogelijk is.	Op dit moment zijn er gesprekken gaande over dit onderwerp tussen EBS, de sociale werkplaats en het bedrijf dat dit vervoer moet gaan uitvoeren. EBS hoopt u zo snel mogelijk verdere info te kunnen geven. Het doortrekken van lijn 73 naar de zuidzijde van het station is niet mogelijk omdat dit te veel dienstregelingskilometers kost i.v.m. met de grote omweg die gemaakt moet worden.	
METROCOV	HGL	Adviseert de overstaprelatie op station Lansingerland regelmatig te monitoren.	EBS monitort jaarlijks haar gehele netwerk op vele aspecten, daar zal deze overstaprelatie ook onderdeel van uitmaken.	
METROCOV	HTM	Vindt dat maatregelen nodig zijn om de doorstroming van tram en bus te bevorderen en adviseert het Actieprogramma Versnellen OV uit te voeren.	De gemeente Den Haag en HTM werken samen om de versnellingsmaatregelen uit het programma te implementeren. De doorlooptijd hiervan is uiteraard afhankelijk van de complexiteit en maakbaarheid van de maatregelen. De gemeente en HTM streven ernaar om de eerste maatregelen dit jaar te implementeren. Daarnaast is een verkenning gestart naar versnellingsmaatregelen voor tram 6, 12 en 16.	
METROCOV	HTM	Adviseert MRDH, HTM en de gemeente Den Haag de mogelijkheid van deze tangentiële verbinding in relatie tot het ontlasten van het vervoer op de Centrum-As te gaan onderzoeken.	HTM is van mening dat deze verbinding op dit moment niet opportuun is (zie ook het antwoord aan gemeente Den Haag). Daarbij is de huidige verwachting dat deze verbinding de centrum-as niet voldoende zal ontlasten, omdat bussen een lagere capaciteit hebben en de verbinding minder aantrekkelijk is. HTM zal nader onderzoeken of deze verwachting juist is.	
METROCOV	HTM	Adviseert MRDH en HTM om op korte termijn te starten met de aanbesteding van de 60 nieuwe lage vloertrams.	MRDH en HTM danken u voor uw advies en zullen starten met de aanbesteding van de nieuwe lage vloertrams zodra dit mogelijk is.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
METROCOV	HTM	Adviseert de geleidelijke instroom van nieuwe zero-emissie bussen bij HTM naar voren te halen. Dat betekent dat daar in 2021 al mee zou moeten worden aangevangen.	In de afspraken van de huidige busconcessie hebben MRDH en HTM vastgelegd dat vervanging van de huidige CNG-bussen vanaf 2023 zal plaatsvinden. Het eerder laten instromen van nieuwe bussen heeft financiële consequenties. Daarnaast zijn er ook technische consequenties. De ontwikkelingen op het gebied van zero-emissie bussen volgen elkaar snel op. De actieradius van batterijbussen wordt steeds groter en ook worden andere technieken zoals waterstof steeds meer haalbaar. HTM onderzoekt daarom momenteel welke techniek het meest geschikt is voor de Haagse regio. Om deze redenen is het niet mogelijk om eerder te starten met de instroom van zero-emissie bussen.	
METROCOV	HTM	Adviseert om HTM in haar innovatieve verdieping ook de mogelijkheid tot de inzet van kleinschalig vraagafhankelijk vervoer te betrekken als aanvulling op tram en bus en daarbij te verkennen welke modaliteiten andere vervoerders mogelijk inzetten.	HTM dankt u voor uw advies en zal onderzoek blijven doen naar de innovatieve oplossingen voor de deur-tot-deur bereikbaarheid. Aangezien dit meestal om activiteiten buiten de concessie om gaat, is hier wel extra financiering voor nodig.	
METROCOV	HTM	Handhaaft het verzoek tot een grondige evaluatie van alle buslijnen die in het vervoerplan 2019 zijn gewijzigd.	HTM werkt momenteel aan de evaluatie van het huidige busnetwerk en zal u zodra dit gereed is informeren.	
METROCOV	HTM	Adviseert spitstram 10 niet door te laten rijden naar Scheveningen Noord maar na aankomst op de halte World Forum.	HTM herkent het beeld dat het traject tussen World Forum en Scheveningen Noord minder druk is. Dit geldt met name buiten het badseizoen, gedurende het badseizoen zal deze capaciteit goed benut worden. Het is echter niet mogelijk om tram 10 te laten eindigen bij halte World Forum omdat de infrastructuur daar niet geschikt voor is. HTM heeft daarnaast als uitgangspunt dat er niet achteruit gereden wordt gedurende de reguliere exploitatie. De voorgestelde keerbeweging zal betekenen dat trams achteruit moeten rijden op het doorgaande spoor van tram 1. Dit is onwenselijk omdat hiermee trams van lijn 1 gehinderd kunnen worden. Daarnaast zal er achteruit over een kruising gereden moeten worden, en hier is de VRI niet op ingeregeld. HTM dankt METROCOV voor het meedenken, maar kan vanwege de configuratie van infrastructuur en tram deze spitstram niet laten eindigen bij halte World Forum.	
METROCOV	HTM	Adviseert om de huidige buslijn 20 een kleine lus door het centrum te laten rijden en te laten alterneren in	Reizigers van bus 20 die naar het centrum willen, stappen op dit moment over op één van drie buslijnen (overdag minimaal 12 ritten	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
		Benoordenhout. Adviseert verder om vraagafhankelijk vervoer in Clingendael in te zetten.	per uur) of één van vier tramlijnen (overdag minimaal 18 ritten per uur). Doorgaande reizigers ervaren door deze variant een langere reistijd. Onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laat zien dat de meeste reizigers gebaat zijn bij een hoogfrequente en snelle verbinding - met wellicht een overstap - in plaats van veel verbindingen met een lange reistijd. Bovendien betekent een extra lus dat er meer dienstregelingskilometers gereden worden, wat ten koste zal gaan van andere verbindingen. De reizigersderving en het rijden van extra dienstregelingkilometers kost bij elkaar ongeveer 183.000 euro per jaar. Het alterneren van bus 20 geeft problemen voor de huidige reizigers van bus 20, onder andere bij de halten rond de Oostduinlaan en bij HMC Bronovo (mede vanwege de Frederikkazerne). Het halveren van de frequentie rond deze gebieden leidt tot overvolle bussen op het bestaande traject van bus 20. Door het alterneren van lijn 20 verliest een gebied, waar juist veel reizigers naartoe gaan, de helft van de frequentie. Dit betekent 20 minuten intervallen tijdens de spits, 30 minuten intervallen in de dalperiode en 60 minuten intervallen in de avond. Dit is te weinig, waardoor het gebruik van de lijn af zal nemen. Ook levert dit geen aantrekkelijke verbinding op voor Clingendael, waar overigens al zeer weinig mensen gebruik maakten van het OV. Deze suggestie leidt overigens niet tot een toename in dienstregelingskilometers. Maar niet alleen exploitatiekosten zijn belangrijk. Immers, een drukke buslijn (deels) kannibaliseren voor een traject waar nauwelijks reizigers instappen betekent inkomstenverlies. HTM is bereid om middels een korte pilot, die in het najaar van 2020 wordt uitgevoerd te onderzoeken of een alternerende lijn 20 werkt of niet en of de aannames en verwachtingen kloppen of niet. Dit wel onder de voorwaarde en afspraak dat de gemeente Den Haag de kosten en het reizigersverlies hiervan draagt.	
METROCOV	HTM	Adviseert het eind- en beginpunt van bus 23 (m.u.v. de zomerperiode) te verplaatsen naar de huidige technische standplaats op de Savornin Lohmanlaan voor het gelijknamige plein, en de instaphalte bij het Colijnplein terug te leggen op de Thorbeckelaan.	Zoals vermeld in de bestuurlijk vastgestelde Nota van Reactie (juli 2019) is HTM groot voorstander van het aanleggen van een definitief eindpunt met halte bij het De Savornin Lohmanplein: "HTM wil graag een uit- en instaphalte voor bus 23 nabij het De Savornin Lohmanplein. MRDH heeft middelen voor de realisatie beschikbaar. Er is medewerking vanuit gemeente nodig om tot realisatie te komen. HTM werkt dit graag verder met u uit."	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			Het huidige eindpunt van bus 23 aan het De Savornin Lohmanplein is een tijdelijke situatie. Voor HTM is dit een ongewenste situatie aangezien er onnodig omgereden moet worden om het eindpunt te bereiken. HTM heeft begin 2020 het voorstel gedaan om een definitief eindpunt met halte aan te leggen op het De Savornin Lohmanplein ter hoogte van de taxistandplaats. Voordelen van deze oplossing zijn een verbeterde overstap op tram 3 en beperkte infrastructurele wijzigingen. HTM is in afwachting van de reactie van de gemeente Den Haag op dit voorstel. HTM en MRDH gaan er bij een positieve reactie van de gemeente Den Haag vanuit dat de gemeente de voorbereidingen gaat treffen om dit eindpunt te realiseren met daarbij subsidie van MRDH.	
METROCOV	HTM	Adviseert in voorbereiding op het vervoerplan onderzoek te laten doen in hoeverre verlenging van bus 23 naar het einde van de Laan van Meerdervoort wenselijk is.	HTM heeft op dit moment geen middelen om bus 23 te verlengen naar het einde van de Laan van Meerdervoort. Alle beschikbare dienstregelingskilometers worden op dit moment ingezet. Als op een bepaalde plek meer gereden gaat worden, betekent dit dat ergens anders minder gereden kan worden. Daarnaast hebben eerdere onderzoeken naar het verlengen van bus 23 aangetoond dat de vervoerwaarde laag is. De verwachting voor nu is dat dit ook het geval zal zijn bij de door u voorgestelde verlenging. Ten slotte zullen er kostbare infrastructurele maatregelen genomen moeten worden, zoals het aanleggen van een nieuwe eindpuntvoorziening. Hoewel de haalbaarheid van het voorstel momenteel laag is zal HTM, vanwege de nieuwe woningbouw, deze suggestie meenemen in de voorbereidingen en afwegingen voor Vervoerplan 2022.	
METROCOV	HTM	Stelt het op prijs dat er extra ingezet wordt tijdens de spitsuren tussen Delft NS station en TU Campus Zuid en dat vraag en aanbod tijdens de spitsuren regelmatig door de vervoerder wordt gemonitord.	MRDH en HTM danken u voor uw reactie. De uiteindelijk uitgewerkte dienstregeling met spitsinzet zal structureel gemonitord worden.	
METROCOV	RET	Verneemt graag de reactie van MRDH op het financiële kader, de Nullijn v.w.b. de BDU versus de stedenbouwkundige plannen in de metropoolregio: de bouw van 240.000 extra woningen voor 2040.	Mede n.a.v. van uw reactie op Vervoerplan 2020 is voor de in SMARD gedefinieerde knelpunten budget gereserveerd in 2021 voor Opvang Groei" Ook in het programma Mmmove! is aandacht voor het ontsluiten van nieuwe woningbouwlocaties met kleinschalig vervoer vooruitlopend op regulier OV.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			Die 240.000 extra woningen staan er nog niet in 2021. Daarom loopt MRDH hier voor het vervoer in 2021 nog niet onnodig op vooruit. Bij bepaling van de uitgangspunten voor de Vervoerplannen 2022 zal MRDH zich opnieuw buigen over de financiële uitgangspunten voor 2022. Ruimtelijk ontwikkelingen, maar ook 'Corona' zullen bij die afweging betrokken worden. En uiteraard is MRDH in haar beleidsprogramma's bezig met het OV op de langere termijn, zoals o.a. bij Toekomstbeeld OV 2040. De afname van de BDU waaraan het Metrocov refereert, wordt veroorzaakt doordat de absolute tabel in de begroting naar beneden gaat omdat de subsidiegelden voor AROV tot en met 2020 uitbetaald werden. Dat heeft het Rijk over een langere periode uitgespreid. In 2020 is de subsidie geheel ter beschikking gesteld, dus vandaar de zichtbare afname vanaf 2021. Er is dus geen sprake (geweest) van een bezuiniging op de exploitatie.	
METROCOV	RET	Positief op het vervoerplan van de metro.	-	
METROCOV	RET	Evenwichtige spreiding van ritten op kerntrajecten	Bij het spreiden van de ritten zijn de kerntrajecten leidend. Ook probeert RET met korte ritten langere ritten te ontlasten. Dat betekent dat op het kerntraject van de lijnen D en E tussen Rotterdam Centraal en Slinge in de spits sprake zal zijn van een 3-3-4 patroon (net als in de huidige situatie). Gevolg daarvan is wel dat op de uiteinden naar Spijkenisse en Pijnacker Zuid een minder regelmatig patroon ontstaat van 4-6 of zelfs 3-7.	
METROCOV	RET	Aandacht voor toenemende groei op metrotrajecten en maatregelen die nodig zijn om capaciteitsknelpunten in de toekomst te voorkomen.	MRDH, RET en gemeente Rotterdam voeren een studie uit naar de groei van het aantal reizigers op de metro en de maatregelen die nodig zijn om ook op lange termijn voldoende capaciteit te bieden. Andere stakeholders worden daar ook te zijner tijd bij betrokken.	
METROCOV	RET	Positief over voortzetting weekendmetro. Hierbij adviseren we onderzoek naar uitbreiding van de bedieningstijden hiervan, inclusief financieringsmogelijkheden die dit mogelijk maken.	Bestuurlijk is afgesproken dat MRDH de weekendmetro niet aanvullend financiert. De afgelopen jaren hebben de metrogemeenten ervoor gekozen dit speciale OV-product toch te willen en daarom voor gekozen deze te financieren. Bekend is echter dat de metrogemeenten van deze gemeentelijke financiering af willen. Een mogelijkheid is dat de financiering van de weekendmetro binnen het Tarievenkader afgesproken wordt. Het is echter nog onduidelijk wanneer voorstellen uit het Tarievenkader in werking kunnen treden.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			Het voorstel rond het Tarievenkader is nu om op 28 oktober 2020 in BcVa het Tarievenkader vast te stellen maar de uitvoering van de maatregelen pas op een nog nader te bepalen moment te plannen. Dit betekent dat d.d. 5 juni 2020 door de MRDH bij de gemeenten aangegeven is dat er teruggevallen moet worden op de huidige situatie van financiering; de betrokken gemeenten nemen gezamenlijk de financiering van de weekendmetro in 2021 voor hun rekening. Na besluitvorming over de financiering van de weekendmetro in haar huidige vorm, kan er gekeken worden of de weekendmetro uitgebreid kan worden. Uitbreiding kost per saldo meer dan het oplevert; de eventuele kosten van de uitbreiding zullen ook opgevangen moeten worden.	
METROCOV	RET	Positief op de plannen om de frequentie van de tram op de Laan op Zuid in de middag te verhogen.		
METROCOV	RET	Negatief op het staken van de avondbediening van tram 7.	Dit voorstel hangt samen met het voorgaande; zonder deze besparing op lijn 7 is het uitbreiden van de frequentie op de Laan op Zuid niet mogelijk. Na de verwachte effecten goed onderzocht te hebben kan RET het voorstel wel iets aanpassen. In dat geval krijgt lijn 7 nog een extra retourrit rond 23 uur. Echter dit heeft wel tot gevolg dat de frequentieverhoging op de Laan op Zuid ca. 10 minuten later zal ingaan.	Ja, toevoegen extra rit lijn 7 rond 23 uur.
METROCOV	RET	Negatief op het niet terugkeren van de avondbediening op lijn 21.	RET en MRDH begrijpen uw standpunt al jarenlang. De huidige bediening van lijn 21 volgt uit een vervoerplan (en bezuinigingsopgave) uit het verleden. De financiële middelen zijn na die tijd niet uitgebreid.	
METROCOV	RET	Aanpassing van de lijnnummers van de lijnen 170 en 173 naar de 400-nummers bij omzetting in R-net. Aanpassing van de haltes van deze lijnen naar R-netstandaarden	Reizigers zijn gewend aan de huidige nummering en zoals Metrocov al aangeeft, is er geen 'logisch' nummer in de 400-serie beschikbaar. Om deze reden zijn bij de omvorming tot R-net in 2020 de huidige lijnnummers gehandhaafd. De haltes op deze lijnen zullen worden aangepast en worden door MRDH voorzien van de herkenbare R-net-abri's en de DRIS-panelen worden	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			aangepast door het toevoegen van de rode R-net-klok. Afhankelijk van de locatie en het verwachte gebruik kan de wegbeheerder bij MRDH subsidie aanvragen voor een bijdrage in kosten voor het plaatsen van fietsvoorzieningen.	
METROCOV	RET	Aanpassing van de plannen van de Ringlijn in Schiedam, met een koppeling de hele dag, een koppeling op station Schiedam Centrum en aanpassing aan de weg om te rijden over de Troelstralaan.	Koppeling de gehele dag vergt het aanpassen van frequenties. Bij een frequentieverhoging zijn daar kosten aan verbonden, bij een frequentieverlaging hebben reizigers er nadeel van. RET wil eerst de effecten van de nieuwe lijnvoering bezien alvorens een andere afweging te maken. Koppeling van de lijnen op Schiedam Centrum is niet mogelijk omdat er dan een doorgaande ringlijn 'zonder einde' ontstaat. Ergens op de route moet echter een begin-/eindpunt zijn waar de bus zijn tijd kan afwachten en chauffeurs pauze hebben. Los van de (inderdaad benodigde) aanpassingen aan de inrichting de weg, heeft verlegging van de route naar de Troelstralaan ook gevolgen voor een aantal van de huidige haltes van lijn 51. De haltes H Gretelaan, Korte Haven en Aleidastraat zouden komen te vervallen, en de halte Nieuwlandplein moet verplaatst worden. Van deze haltes maken bij elkaar ca 300 reizigers per dag gebruik (dat is ca 40% van het totaal aantal reizigers van lijn 51), die in meer of mindere mate met langere loopafstanden te maken zouden krijgen.	
METROCOV	RET	Te overwegen of de opzet van het lijnennet in Hoogvliet niet eenvoudiger kan met minder lijnen en hogere frequenties (busboekjeloos rijden) op de overgebleven verbindingen.	RET deelt met u de voorkeur voor een eenvoudig en eenduidig lijnennet, en zal dit in gedachten houden bij eventuele toekomstige wijzigingsvoorstellen in Hoogvliet. Met de nieuwe lijnnummers beoogt RET juist om de situatie voor de reiziger begrijpelijker te maken. In de nieuwe situaties zijn er weliswaar meer lijnnummers, maar is ieder nummer verbonden aan één route.	
METROCOV	RET	Een directe verbinding van Ridderkerk naar station Barendrecht	Voor reizigers uit Ridderkerk die met de auto naar het station gaan is Barendrecht in veel gevallen het dichtstbijzijnde NS-station en een aantrekkelijk overstappunt. Voor busreizigers is dat echter minder het geval. Om dat duidelijk te maken, onderscheiden we reizigers die verder reizen richting Rotterdam, en richting Dordrecht.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			1) Voor een reis in de richting Rotterdam of verder is Lombardijen in veel gevallen aantrekkelijker. Daarbij komt dat de bus naar Lombardijen ook reizigers voor het ziekenhuis vervoert en doorgaande reizigers naar het Zuidplein. Inleggen van een extra busverbinding naar Barendrecht station zou een lagere frequentie naar Lombardijen tot gevolg kunnen hebben, met als gevaar dat er twee minder aantrekkelijke busverbindingen ontstaan. 2) Voor een reis richting Dordrecht is Barendrecht beter gesitueerd dan Lombardijen. Echter, vanuit een groot deel van Ridderkerk is er een rechtstreekse busverbinding met lijn 143, waardoor het aantal reizigers dat via Barendrecht zal willen reizen beperkt zal zijn.	
METROCOV	RET	METROCOV adviseert de communicatie van het Stop & GO-systeem aanzienlijk te verbeteren.	Bij de introductiecampaagne is in alle gebieden veel gecommuniceerd, via verschillende kanalen en naar verschillende doelgroepen. Uit de bereikcijfers bleek dat veel mensen zijn bereikt. Dat laat onverlet dat communicatie bij een vervoervorm zonder vaste dienstregeling altijd aandacht behoeft en RET zal bekijken of er verbeteringen mogelijk zijn.	
METROCOV	RET	Adviseert een verbetering van het buslijnnet in Rotterdam-Alexander en Capelle a/d IJssel	In het kader van de nieuwe vervoerplanprocedure is er al in april hierover contact geweest tussen Metrocov en RET. Het Metrocov heeft al voorstellen gedaan en RET heeft hierop 24 april al schriftelijk uitgebreid gereageerd. Ondanks dat het vooroverleg mede bedoeld is om de hoeveelheid definitieve reacties te beperken heeft het Metrocov er toch voor gekozen om deze voorstellen ook in de formele reactie op te nemen. RET en MRDH zullen daarom de al in april 2020 gegeven antwoorden hieronder herhalen.	
METROCOV	RET		In het algemeen: De voorstellen van Metrocov (Rover) houden een (heel forse) uitbreiding van het OV-aanbod in. Het is mooi om te zien dat hieruit enthousiasme spreekt voor het (lokale) busvervoer, en in de voorstellen zijn diverse creatieve ideeën en positieve aanknopingspunten te vinden. Tegelijkertijd is de realiteit dat het vervoerplan moet worden gemaakt binnen de 'nullijn', d.w.z. dat er geen extra budget beschikbaar is zodat uitbreidingen op bepaalde lijnen, moeten worden gecompenseerd door inkrimpingen van het	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			aanbod elders. Deze beperking maakt dat RET en MRDH voorstellen die extra inzet vergen, niet zonder meer kan steunen.	
METROCOV	RET	Lijn 30 route aanpassen: vanaf Schollevaar van 7:00 tot 20:00 uur elk half uur laten doorrijden via Burg. Beresteijnlaan – Oosterlengte – Noorderbreedte – Westerlengte – De Linne – Duikerlaan – Kerklaan – Fluitenlaan – Rivierweg – Schenkelsedreef – Poortmolen IJsselland Ziekenhuis v.v. Van 20:00 tot 23:00 uur via dezelfde route tot Capelle Centrum. Op zondag overdag 4x p/u (in plaats van 3x p/u) tussen station Rotterdam Alexander en Schollevaar. Buurtbus lijn 607 kan hierdoor vervallen.	In het verleden is de route via de Burg. Beresteijnlaan in gebruik geweest voor een reguliere buslijn. Het gebruik tussen Schollevaar en Capelle Centrum (en ziekenhuis) is echter veel lager dan tussen Schollevaar en Alexander. Om die reden is deze verbinding in het verleden afgeschaft. Vorig jaar is de buurtbus Capelle gaan rijden, dat is een vervoervorm die meer geschikt is voor de 'kleinere' vervoerstromen.	
METROCOV	RET	Lijn 31 route aanpassen: vanaf Capelle Centrum laten rijden via Kerklaan – Reigerlaan – Westerlengte – Noorderbreedte – Oosterlengte – De Vallei – Scheldedal – Keerkring – Zuiderbreedte tot Annabaai. Vandaar dezelfde route in tegenovergestelde richting terug naar Capelle Centrum en vandaar via de bestaande route. Alle dagen tot 23:30 uur.	Als we het goed zien houdt dit voorstel twee veranderingen in t.o.v. de huidige route van lijn 31: 1. Route tussen Capelle Centrum en Metro De Terp via Kerklaan – Reigerlaan – Keerkring – Westerlengte i.p.v. via Rivierlaan en De Linie; 2. Route door De Terp – Oostgaarde in twee richtingen i.p.v. lus in een richting. Ad 1. Met de voorgestelde route wordt een betere bediening geboden aan de omgeving van de Reigerlaan. Daartegenover staat echter dat de haltes Duikerlaan en De Linie komen te vervallen, waardoor de loopafstand voor adressen in deze omgeving (waaronder d'Amandelhof) juist langer wordt. Ook leidt de nieuwe route tot een langere reistijd voor reizigers van/naar De Terp en Oostgaarde. Om deze reden is RET hier geen voorstander van. Ad 2. De voorgestelde route leidt voor sommige reizigers tot een kortere reistijd, maar andere zijn juist langer onderweg en de benodigde inzet wordt hoger. Per saldo zien wij geen voordeel ten opzichte van de huidige route. Voor een uitbreiding van de bedieningstijd naar de (late) avonduren verwacht RET niet voldoende reizigers.	
METROCOV	RET	Lijn 36 route aanpassen van bestaande route tot Duikerstraat; daarna via Berlagestraat – Prinsenlaan – Prins Alexanderlaan – Grote Beer v.v. Op zondag overdag 4x p/u (in plaats van 2x p/u).	RET begrijpt de suggestie en ziet ook een mogelijk voordeel in betere bediening van het winkelcentrum. Echter, de voorgestelde route is langer dan de huidige route van lijn 36, gaat deels over een 30 km-zone en kent een extra kruising met verkeerslichten. Gevolg is dat reizigers naar Alexander langer onderweg zijn, en ook vergt de nieuwe route extra inzet.	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
		Hiermee krijgen de bewoners van het Lage Land een OV-verbinding met het winkelcentrum Lage Land.	RET verwacht dat het aantal nieuwe reizigers dat vanuit het Lage Land met de bus naar het winkelcentrum Lage Land zal reizen (veelal een afstand van minder dan 1 km) niet groot genoeg zal zijn om voor deze nadelen te compenseren.	
METROCOV	RET	Lijn 37 dienstregeling aanpassen: alle dagen vanaf aanvang dienst tot 23:30 uur 2x p/u.	Dit vergt een forse extra inzet van middelen, waarvoor het aantal reizigers op lijn 37 niet voldoende is.	
METROCOV	RET	Buurtbus lijn 606 route aanpassen: Capelsebrug – Kralingseveer – Capelle West – Ketensezoom – Slotlaan – Meeuwensingel – Rivierweg – Fluiterslaan – Kerklaan (Capelle centrum) v.v.	Deze route wordt gereden door buurtbuslijn 607.	
METROCOV	RET	Lijn 83 route aanpassen: vanaf metrostation Kralingse Zoom laten doorrijden via Kralingse Zoom – Jacques Dutilhweg – Prins Alexanderlaan – Kralingseweg – Schenkelsedreef – Poortmolen IJsselland Ziekenhuis v.v. Alle dagen tot 23:30 uur 2x p/u. Hiermee krijgen de bewoners rond de Jacques Dutilhweg ook buiten de weekendnachten een busverbinding.	Dit voorstel zou inderdaad aan de Jacques Dutilhweg een betere bediening geven en ook aan het IJsselland ziekenhuis. Echter, dit voorstel vergt een forse extra inzet van middelen, waarvoor het aantal reizigers naar verwachting toch niet voldoende is om dit voorstel te kunnen omarmen.	
METROCOV	VPR	Adviseert om het opheffen van lijn 105 op bepaalde tijdstippen alleen uit te voeren als er een volwaardig maatwerkalternatief wordt geboden voor de reiziger.	EBS heeft ervoor gekozen om de vrijgekomen middelen (dienstregelingkilometers) in te zetten op lijn 404 tussen Rockanje en Hellevoetsluis. Hiermee wordt een alternatief geboden voor de verbinding tussen Brielle en Hellevoetsluis. Daarnaast verwachten wij op dat traject ook nieuwe reizigers aan te trekken. Er vinden gesprekken plaats over een maatwerkoplossing voor de “witte vlekken” op Voorne Putten. Dit gesprek vindt echter plaats buiten het vervoerplan om.	
METROCOV	VPR	Adviseert om te onderzoeken of een verbinding tussen Spijkenisse en Oud-Beijerland mogelijk is via de veerpont in Hekelingen.	EBS denkt dat een mogelijke lijn tussen deze plaatsen met name functioneel kan zijn voor de inwoners van Oud-Beijerland en Nieuw-Beijerland. Daarom is EBS van mening dat een eventuele nieuwe verbinding hoort bij de concessie HWGO. EBS zal de concessiehouder HWGO in kennis stellen van uw advies.	
METROCOV	VPR	Is positief ten opzichte van de overige aanpassingen	EBS en MRDH danken u voor het feit dat METROCOV positief is ten aanzien van de overige aanpassingen.	
Provincie Zuid-Holland	HGL	Vraagt EBS om in gesprek te gaan met de gemeenten Voorschoten en Leiden i.v.m. de inzet van geleed materieel op de lijnen 43 en 45.	EBS heeft op korte termijn geen plannen voor het inzetten van groter materieel op lijn 45. Er wordt wel groter materieel ingezet op lijn 43. EBS zal in gesprek treden met de gemeenten Wassenaar en Leiden over de inzet van dit materieel op deze lijn. Zoals gezegd	

Indiener	Conc	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2021
			is dit in Wassenaar hard nodig gezien de infrastructurele onmogelijkheden. In Leiden voorziet EBS geen problemen maar zal zij uiteraard ook dit punt met de gemeente overleggen.	
Provincie Zuid-Holland	RET	RET zet in op verdere groei van sterke lijnen zoals de metro en het versnellen van lijnen. Voor reizigers vanuit DMG/HWGO die overstappen op Zuidplein en Kralingse Zoom is dit een positieve ontwikkeling. In het vervoerplan wordt ingezet op verdere groei van het OV naar de grote onderwijsinstellingen in de Waalhaven en bij Heijplaat. Ook dit is positief voor doorgaande reizigers uit de concessies DMG/HWGO.		
Provincie Zuid-Holland	RET	In Ridderkerk wil RET de routes van drie lijnen strekken en versnellen. In dit gebied rijdt ook lijn 21 van de DMG-concessie. Deze lijn rijdt met een kleine bus. Hiernaast heeft Qbuzz ook plannen met lijn 21. Wij verzoeken RET om deze aanpassing goed af te stemmen met Qbuzz om eventuele capaciteitsproblemen te voorkomen.	In het vervoerplan 2021 is geen sprake van het strekken en versnellen van drie lijnen. Alleen lijn 245 krijgt een routewijziging. Wanneer in het kader van HOV Ridderkerk verdergaande wijzigingen worden voorbereid, zal dit worden afgestemd met Qbuzz.	
Provincie Zuid-Holland	RET	In Barendrecht is het plan van de RET om de lijnvoering aan te passen. We verzoeken de RET om afstemming te zoeken met buurtbus 717 van de DMG-concessie om tot een zo goed mogelijke integratie te komen.	Het voorstel van de RET houdt in dat lijn 283 via station Barendrecht gaat rijden. Dat is mogelijk bij de huidige route en dienstregeling van buurtbus 717. Uit de vraag wordt niet duidelijk welke 'integratie' hier aan de orde zou zijn.	
Provincie Zuid-Holland	RET	In Barendrecht gaat lijn 283 langs haltes Postkantoor, Oude Trambaan en Zichtwei. Dit biedt een kans voor extra overstap vanuit HWGO-lijn 680. Daarmee is in de spits potentie voor een overstap op de laatstgenoemde twee haltes naar in de richting van Barendrecht Station. Hier is vraag naar vanuit de HWGO-concessie. Nadere afstemming met Connexxion is nodig voor een goede overstap.	De dienstregeling van lijn 283 zal worden afgestemd op lijn 183 (zodat deze lijnen een kwartierdienst bieden op het gemeenschappelijke traject) en op de vertrektijden van de trein bij Barendrecht NS, zodat een korte overstaptijd van/op lijn 680 niet toegezegd kan worden. Reizigers vanuit de Hoeksche Waard naar een NS-station op de Oude Lijn hebben een alternatief in lijn 163/263 naar station Lombardijen. Omdat dit een verbinding zonder overstappen is, zal deze veelal aantrekkelijker zijn dan een route via Barendrecht.	
Provincie Zuid-Holland	RET	Metrolijn B rijdt in een aantal perioden een kwartier- of halfuurdienst (avond, werkdag vakantiedienst, zaterdagochtend, zaterdag hele dag vakantiedienst en zondag). Dit maakt afstemming met de veerdienst Maassluis – Rozenburg ingewikkeld, omdat deze de gehele dag in een twintigminutendienst vaart (op werkdagen in de spits verdicht tot een tienminutendienst). Kunt u aangeven of er op termijn perspectief bestaat op een beter passende frequentie in (een aantal van) deze perioden?	De frequentie van metrolijn B is passend op de vervoervraag, op de afstemming met de andere metrolijnen op het gezamenlijke traject, en op de aansluitende bussen op de knooppunten. Aanpassing van de frequentie van de metro aan die van de veerdienst in de avonduren en het weekend is geen realistisch perspectief.	

Bijlage 1.

In deze bijlage wordt ingegaan op de reactie van de gemeente Den Haag of bus 20 in Benoordenhout in 2021 alternerend kan rijden.

HTM verwacht dat het alterneren van bus 20 problemen geeft voor de huidige reizigers van bus 20, onder andere bij de halten rond de Oostduinlaan en bij HMC Bronovo (mede vanwege de Frederikkazerne). De verwachting is dat het halveren van de frequentie rond deze gebieden leidt tot overvolle bussen op het bestaande traject van bus 20 en dat door het alterneren van lijn 20 een gebied, waar juist veel reizigers naartoe gaan, de helft van de frequentie verliest. Dit betekent 20 minuten intervallen tijdens de spits, 30 minuten intervallen in de dalperiode en 60 minuten intervallen in de avond. Dit is weinig, waardoor het gebruik van de lijn waarschijnlijk af zal nemen. Ook levert dit volgens HTM geen aantrekkelijke verbinding op voor Clingendael, waar overigens al zeer weinig mensen gebruik maakten van het OV.

Hoewel HTM geen positieve uitkomst verwacht, is HTM toch bereid om middels een korte pilot de effecten van het alternerend rijden in beeld te brengen. Dit onder de voorwaarde en afspraak dat de gemeente Den Haag de kosten en het reizigersverlies hiervan draagt.

HTM heeft inmiddels veel verschillende varianten uitgewerkt, die zijn gedeeld met de gemeente Den Haag. Voor elke variant is extra financiering nodig, omdat er meer kilometers worden gereden en er sprake is van een – in de meeste gevallen sterke – daling van het aantal reizigers.

Variant 1: extra lus in één richting bus 20

Het voorstel is om bus 20 een extra lus in één richting naar Clingendael te laten rijden. Doorgaande reizigers ervaren hierdoor een langere reistijd van 9,5 minuut en bewoners in Clingendael moeten richting het centrum eerst helemaal mee naar het eindpunt.

Totale extra kosten per jaar: € 529.000.

1. Exploitatiekosten/DRK: + € 386.000,-
2. Effect bestaande reizigers: -/- 413 per werkdag
3. Effect nieuwe reizigers: + 61 per werkdag
4. Derving inkomsten: € -/- 143.000,- per jaar

Variant 2: extra lus bus 20 door centrum

Het voorstel is om bus 20 een lus door het centrum te laten rijden in één richting. Reizigers van bus 20 stappen op dit moment over op één van de 3 buslijnen (14 ritten per uur) naar het centrum. Doorgaande reizigers ervaren door deze variant een langere reistijd en Clingendael wordt hiermee niet bediend.

Totale extra kosten per jaar: € 183.350.

1. Exploitatiekosten/DRK: + € 163.000,-
2. Effect bestaande reizigers: -/- 134 per werkdag
3. Effect nieuwe reizigers: + 69 per werkdag
4. Derving inkomsten: € -/- 20.350,- per jaar

Variant 3: andere route bus 29

Het voorstel is om een andere route via de Van Hogenhoucklaan in Benoordenhout te rijden. Hierdoor vervallen enkele halten waardoor reizigers verder moeten lopen naar tram 9 en worden enkele nieuwe halten toegevoegd. Overigens ontvingen we al klachten van bewoners toen bus 29 tijdelijk via deze route reed.

Totale extra kosten per jaar: € 87.000

1. Exploitatiekosten/DRK: + € 77.000,-
2. Effect bestaande reizigers: -/- 170 per werkdag
3. Effect nieuwe reizigers: + 140 per werkdag
4. Derving inkomsten: € -/- 10.000,- per jaar

Variant 4: opheffen bus 29

Het voorstel is om bus 29 op te heffen en deze middelen te gebruiken om naar Clingendael te rijden. Bus 29 is echter een spitsversterking in één richting en levert daarom weinig middelen op. Daarbij komt dat er veel gebruik wordt gemaakt van deze spitslijn.

Totale extra kosten per jaar: € 756.000

1. Exploitatiekosten/DRK + € 508.000,-
2. Effect bestaande reizigers: -/- 750 per werkdag
3. Effect nieuwe reizigers: — per werkdag
4. Derving inkomsten: € -/- 248.000,- per jaar

Variant 5: alterneren bus 20

Het voorstel is om bus 20 te laten alterneren. Hierdoor verliest een gebied, waar juist veel reizigers naartoe gaan, de helft van de frequentie. Hierdoor is het reizigersverlies aanzienlijk.

Totale extra kosten per jaar: € 170.000

1. Exploitatiekosten/DRK neutraal
2. Effect bestaande reizigers: -/- 558 per werkdag
3. Effect nieuwe reizigers: + 84 per werkdag
4. Derving inkomsten: € -/- 170.000,- per jaar

In de huidige afspraken van de Concessie bus Haaglanden-Stad en het door MRDH aangegeven uitgangspunt de zogeheten 'nullijn' ziet HTM geen mogelijkheid mutaties in het voorzieningenniveau door te voeren.

Vanuit HTM is er ook geen vervoerskundig argument om enig van de beschreven oplossingen op te nemen in het vervoerplan.