

Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Aan: MRDH
De Heer M. Rosier
Postbus 21012, 3001 AA Rotterdam

Betreft: Advies vervoerplannen RET en EBS Voorne-Putten

Kenmerk: 118950

Datum 16 mei 2025

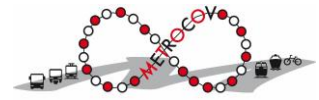
Geachte heer Rosier,

Hierbij reageren wij op de concept vervoerplannen RET en EBS Voorne-Putten 2026. Wij hebben hier op 15 april jl. over beraadslaagd. Tijdens deze vergadering hebben we de vervoerders en de MRDH onze meest dringende vragen en opmerkingen voorgelegd; deze zijn door hen in het algemeen bevredigend behandeld. Wij hebben hiermee rekening gehouden bij het opstellen van onderstaande adviezen. Tevens vindt u hier een aantal vragen en opmerkingen waaraan we op 15 april jl. niet toekwamen. Wij hebben er begrip voor dat de financiële omstandigheden geen uitbreiding van het lijnennet en aantal dienstkilometers mogelijk maken, maar hebben niettemin een paar optimistische voorstellen voor de verdere toekomst opgenomen.

RET:

Tramlijn 4/6

De nieuwe halte Heemraadsplein aan de westkant van het plein ligt ver van de huidige halte Heemraadsplein op de Nieuwe Binnenweg. Logischer om de halte te situeren aan oostzijde van het plein, de kant van de Heemraadssingel. Dit is de plek waar de trams nu hun vertrektijd afwachten. Die ligt dicht bij de huidige halte welke gedurende de gehele periode tot eind 2026/begin 2027 nog in gebruik blijft. Wij begrijpen dat de RET ons standpunt deelt maar gebonden is aan wat de gemeente mogelijk acht. Er is overigens ook een argument te maken voor een halte aan de westkant van het plein; dit is in het voordeel van de bewoners aan de westkant van het Nieuwe Westen, die immers sinds lijn 4 niet meer naar het Marconiplein rijdt er sterk op achteruit zijn gegaan. De haltes op de Mathenesserlaan zouden bij de start van de eerste omleiding (oktober 2025) toegankelijk moeten zijn. Overigens herhalen wij wat wij op hebben gemerkt over het PTT vorig jaar: Het zou logischer zijn geen 2 trams op dit traject te laten rijden maar lijn 4 op het Willemsplein te laten eindigen. Dit zodat het Scheepvaartkwartier, -waar sprake lijkt te zijn van reizigersuitval- weer een ov-verbinding krijgt; en zodat de Nieuwe Binnenweg ontlast wordt. Daar blijft het autoverkeer immers de trams in de weg zitten, bij het Eendrachtspaleis én op het westelijke deel; het laatste geldt zolang het traject Mathenesserlaan niet kan worden gebruikt.



Frequentie tram 2

Deze lijn rijdt als enige 's-avonds elke 20 minuten (tramlijn 4 en 6 rijden ook elke 20 minuten, maar de frequentie is elke 10 minuten tussen Heemraadsplein en de halte Kootsekade).

De lage avondfrequentie van lijn 2 steekt ook schril af bij die van overdag buiten schoolvakanties (8x per uur, dus elke 7,5 minuut). Ons voorstel is om 's-avonds de frequentie te verhogen naar een kwartierdienst. Dit is ook beter aan te sluiten op de 7,5-minutendienst van de metro bij Maashaven. En op de trein op station Lombardijen, die in 2026 iets langer elk kwartier rijdt en later op de avond elk half uur.

Tramlijn 4 aansluiting bus 35

Op het knooppunt Molenlaan zou een aansluitingsgarantie tramlijn 4 (eindpunt) - buslijn 35 gegeven moeten worden.

Nieuwe buslijn 175

Dit vinden wij een aanwinst voor het OV in de regio. Het gekozen lijnnummer is echter bijzonder ongelukkig. Er is al een lijn 175 in het oosten van Rotterdam dicht bij station Alexander, n.l. in Nesselande (lijn 175 van Qbuzz Rotterdam Nesselande-Gouda). Om dubbele lijnnummers in de regio te voorkomen, moet de nieuwe lijn een ander nummer krijgen.

Een nieuwe, maar nu niet in het vervoerplan opgenomen halte in Delfgauw-Emerald bij de Laan van Ruyven op de N470 vinden wij essentieel. In de buurt liggen een grote woonwijk en een groot bedrijventerrein. Ons is bekend dat ook de gemeente Pijnacker-Nootdorp voor deze halte pleit.

De dienstregeling van de nieuwe lijn stopt 's-avonds rond 19.00. Volgens de website van de TU Delft lopen de collegetijden door tot 19.30. Voorstel om 's-avonds tot 20.00 door te rijden zodat de nieuwe buslijn voor alle college-uren aantrekkelijk is.

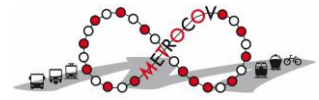
Buslijn 174

Wij staan negatief t.o.v. het voorstel om naar de Kleiweg (RET) te rijden i.p.v. naar station Noord. Het enige echte voordeel is de rechtstreekse verbinding met het Sint Franciscus Gasthuis, maar de RET geeft niet aan wat het verwachte aantal reizigers is.

Het RET-argument van een betere verbinding met de metro Melanchtonweg overtuigt niet. Voor Schiebroek is dit niet nodig, tramlijn 8 voorziet in een frequente verbinding met het metrostation. Reizigers van verder weg (Lansingerland) kunnen in Schiebroek overstappen op tramlijn 8. De door de RET genoemde combinatie van lijn 35 en lijn 174 is van (zeer) beperkt nut. Ten eerste is het slechts van nut voor een beperkt deel van Hillegersberg/Schiebroek, omdat beide lijnen daar maar twee gezamenlijke haltes hebben: Grindweg en Bergse Dorpsstraat. Verder liggen alleen de haltes Argonautenweg (lijn 35) en Minervalaan (lijn 174) nog een beetje dicht bij elkaar. Ten tweede zal het waarschijnlijk zeer lastig zijn om de dienstregeling van beide laagfrequente lijnen goed op elkaar af te stemmen. Reizigers in Hillegersberg hebben voor de verbinding met metro Melanchtonweg meer baat bij het ongedaan maken van de afschaling van de dienstregeling van lijn 35!

Groot nadeel van de routewijziging van lijn 174 is het vervallen van de rechtstreekse verbinding tussen Schiebroek en OV-knooppunt station Noord (treinstation). Hierdoor wordt ook de verbinding tussen Schiebroek en het Kleiwegkwartier slechter. Reizigers zouden bij Kleiweg (RET) kunnen overstappen van lijn 174 op tramlijn 6 en andersom. Maar ook hier geldt dat de dienstregelingen van beide lijnen waarschijnlijk lastig op elkaar zijn af te stemmen (lijn 6 rijdt hier niet hoogfrequent, maar slechts elke 20 minuten). Bovendien is het een enorme omweg ten opzichte van de huidige route. Het is niet realistisch om te verwachten dat veel reizigers deze overstap zullen gaan gebruiken, ze zullen eerder volledig afhaken.

Het vervallen van de verbinding naar het Kleiwegkwartier en Station Noord dupeert volgens de RET ongeveer 180 reizigers per werkdag. Dat is geen gering aantal en het zou ons verbazen als er meer dan 180 reizigers naar het Sint Franciscus Gasthuis worden verwacht. Eventuele extra reizigers naar metro Melanchtonweg in de afweging betrekken is niet eerlijk t.o.v. de reizigers die willen reizen naar het Kleiwegkwartier en station Noord. Voor metro Melanchtonweg zijn er immers goede alternatieven in de vorm van tramlijn 8 en buslijn 35.



Buslijn 173

De RET onderbouwt het voorstel van een mogelijke routewijziging van lijn 173 nauwelijks. Hoeveel reizigers hebben er voordeel bij en hoeveel reizigers gaan er op achteruit? Het laatste m.n. in de wijk Oosteindsche Akker in Bergschenhoek (loopafstand naar de halte). Wij zien op dit punt graag een nadere toelichting.

Buslijn 71/72

Deze lijnen zouden nog wat aantrekkelijker gemaakt kunnen worden door via de Zuiderparkweg-Strevelsweg-Pleinweg te rijden i.p.v. via de Goereesestraat. Door deze routewijziging wordt ook het Ikazia Ziekenhuis bediend. Graag ook hier een nadere toelichting.

Buslijn 38 bediening Nieuw Kralingen

Wij begrijpen van de RET dat - zolang er maatwerk gepland is - er in ieder geval een aansluiting wordt gezocht op een halte waar een railverbinding aanwezig is. Dat is voor ons een minimale vereiste. In een ideaal toekomstscenario rijdt buslijn 38 door van Crooswijk via de Bosdreef naar Station Alexander, dit ook (weer) 's-avonds en zondag. Dan wordt niet alleen de nieuwe wijk beter bediend, maar ook het Kralingse Bos en het Hoofdweggebied (via de nieuwe halte bij de Koningslaan waar ook de nieuwe buslijn 175 station Alexander - Delft gaat stoppen). En als klap op de vuurpijl wordt de ontbrekende OV-schakel Crooswijk - station Alexander opgevuld.

Buslijn 69 Zuidplein-Pernis

Deze buslijn eindigt nu bij metro Pernis en komt niet aan de westkant van de A-4 (Vondelingenplaat). De daar aanwezige bedrijven zouden graag zien dat de bus daar de Butaanweg aandoet. Wij verzoeken deze mogelijkheid mee te nemen, dit in het kader van de varianten die voor deze lijn worden onderzocht.

Buslijn 30, 35 en 36 Station Alexander

Eind 2025 heeft NS in de latere avonduren (na ongeveer 21.00) de dienstregeling van de intercitytreinen op station Rotterdam Alexander een kwartier verschoven. Deze treinen vertrekken in beide richting nu rond het hele en halve uur i.p.v. kwart over en kwart voor. De RET heeft de dienstregeling van de lijnen 30, 35 en 36 niet mee geschoven met die van de trein, waardoor de aansluitingen later op de avond erg slecht zijn. Wij pleiten ervoor dit zo spoedig mogelijk recht te zetten, volgens ons eigen onderzoek kan dit zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor aansluitingen op deze buslijnen. In bepaalde gevallen zijn er zelfs positieve gevolgen. Wel is het ons duidelijk dat daarbij de omloopsnelheid van deze buslijnen niet in gevaar mag komen.

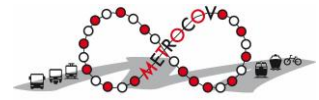
Buslijn 84

NS breidt in 2026 de sprinterfrequentie op de lijn Den Haag-Rotterdam-Dordrecht v.v. op zaterdag overdag uit van twee naar vier treinen per uur. Dit is een langverwachte en heel erg welkome verbetering. De 20-minutendienst van lijn 84 op zaterdagmiddag is hierop niet goed aan te sluiten (station Barendrecht). Voorstel is om de frequentie van lijn 84 op zaterdagmiddag te verhogen tot een kwartierdienst.

EBS:

Lijn 102 en 105

Wij zijn zeer blij met het succes van deze nieuwe lijnen. En ook dat de frequentie in de spits wordt verhoogd naar een kwartierdienst. Volgens het vervoerplan staat uitbreiding van de bedieningstijd van de lijn hoog op het verlanglijstje van reizigers. Dit onderschrijven wij, maar we weten ook dat dit een forse uitbreiding van het aantal dienstkm's zou betekenen. Zodra dit alsnog kan, moet de focus hierbij niet alleen liggen op maandag t/m vrijdag overdag, maar juist ook op de avonduren en het weekend.



Onze wens is om de dienstregeling van lijn 102 - en zo spoedig mogelijk ook lijn 105 - uit te breiden naar de avonduren, de zaterdag en liefst ook zondag, zodat een volwaardige aantrekkelijke verbinding tussen Brielle en intercitystation Schiedam Centrum kan ontstaan. In dit verband hopen wij dat de MRDH een structurele oplossing vindt voor het tolvraagstuk van de Maasdeltatunnel.

Lijn 106 Rozenburg-Hellevoetsluis

Wens is dat wordt onderzocht of de aansluiting in Hellevoetsluis tussen lijn 106 uit Brielle en lijn 104 (Connexxion) naar Ouddorp-Renesse kan worden verbeterd. In deze richting is de overstaptijd meestal meer dan 20 minuten. Vaak is er ook sprake van een “net niet”-aansluiting. In de andere richting gaat het beter.

Lijn 107 Hellevoetsluis-Zuidland-Geervliet

Lijn 106 verdwijnt tussen Hellevoetsluis en Zuidland, behalve in de ochtendspits. EBS stelt voor hier maatwerk te bieden in de vorm van een verlengde lijn 107. Dit plan is in een aantal opzichten een verbetering. In de eerste plaats vervalt op zaterdag de overstap in Oudenhorn van lijn 107 op lijn 91 en wordt de verbinding Hellevoetsluis-Zuidland weer een rechtstreekse. En in de tweede plaats wordt lijn 107 een gewone lijn met kleine busjes i.p.v. een belbus. Het is volgens het vervoerplan nog niet zeker of het voorstel van EBS daadwerkelijk doorgaat; dit moet nog worden besproken met de gemeenten Voorne aan Zee en Nissewaard. Het is belangrijk dat de verbinding tussen Hellevoetsluis en Zuidland ook buiten de ochtendspits in stand blijft, anders ontstaat een witte vlek in het OV-net op Voorne-Putten. Hiervoor lijkt voldoende vraag. Immers, de reizigers die in de ochtendspits met de ritten van lijn 106 reizen, willen later op de dag ook weer terug!

Overige aandachtspunten:

Toegankelijkheid

Voor zowel de RET als EBS gaan wij ervan uit dat wanneer er aandachtspunten zijn qua toegankelijkheid (tramhaltes Mathenesserlaan, extra vervoer in kader witte vlekken EBS) de vertegenwoordigers van de hier beoogde doelgroepen ook betrokken worden.

Halte-afstanden

Neem in de afweging van realisatie van (nieuwe) bushaltes niet alleen de meest logische overweging in acht, maar ook juist sociaal belangrijke locaties. Daarbij gaat het in de eerste plaats om ziekenhuizen, verzorgingscentra en centra waar bewoners en bezoekers afhankelijk zijn van openbaar vervoer! Een te grote loopafstand naar een halte kan de zwakste schakel vormen in de reis, waardoor wordt afgezien van gebruik van het OV.

Bezettingsgraad

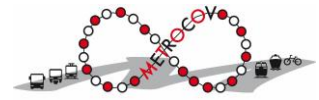
Wij wijzen erop dat waar de RET het over de bezettingsgraad heeft, dit een onvolledig beeld kan geven. Dit omdat nog te vaak in/uitcheckapparaten kapot zijn, afgezien van het bekende probleem van zwartrijders in tram en metro.

Overzichtskaart RET

Wij zien graag dat de RET in deabri's weer een overzichtelijke lijnenkaart ophangt. De huidige is bijzonder gecompliceerd voor de reiziger vergeleken met de voorgaande, die een uitsnede van het lijnennet liet zien.

Gevolgen 30km/u

De RET zou eventuele gevolgen in een aanvulling op het vervoerplan ter advisering moeten voorleggen aan consumentenorganisaties.



Klachtenrapportages

Bij verschillende voorstellen van de RET wordt verwezen naar klachten. Wij missen een duidelijke rapportage over de klachten. Als vrijwilligersorganisatie is het voor ons onmogelijk om een goed overzicht te houden over het gehele lijnennet. Inzicht in klachten en de ontwikkeling van klachten (kwantiteit en kwaliteit) helpt ons bij onze advisering. Dit geldt overigens ook voor de andere vervoerders.

Over alle overige punten zoals genoemd in de vervoerplannen adviseren wij positief.

Hoogachtend,

De consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV

J. Ploeger,

Voorzitter Metrocov