



Reizigersoverleg in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag Vervoersautoriteit

Rotterdam, 25 mei 2020

Aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH
T.a.v. de portefeuillehouder OV Concessiemanagement, de heer I. Bal
p/a/ Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam

Betreft: advies METROCOV op Vervoerplannen 2021

Geachte heer Bal,

Ingevolge uw brieven van 18 december 2019, kenmerk: 65462 en van 19 maart 2020, kenmerk: 69556, onderwerp: uitgangspunten en planning Vervoerplanprocedure 2021 hebben wij graag gebruik gemaakt van de mogelijkheid vragen over de concept vervoerplannen 2021 te stellen aan de vervoerders. Deze mogelijkheid en de reactie van de vervoerders op onze vragen heeft ons een beter inzicht gegeven van de onderbouwing van de voorstellen. Daarvoor zijn wij u erkentelijk, evenals voor de verlenging van de redactiedeadline tot 5 juni a.s. voor het indienen van ons advies. Voor zover de reactie van de vervoerders daartoe aanleiding geven nemen wij deze mee in ons advies op de concept Vervoerplannen 2021.

Deze coronacrisis en de beperkingen die daarmee samenhangen is voor de gehele samenleving een moeilijke tijd. Wij zijn er ons van bewust dat ook de vervoerders momenteel een moeilijke tijd door maken. Hoe lang deze crisis zal duren is nog onbekend. We gaan er in dit advies vooralsnog vanuit dat de vervoerplannen 2021 in december a.s. onder relatief normale omstandigheden uitgevoerd kunnen gaan worden. Mocht dit onverhoopt niet het geval zijn, dan zijn we te allen tijde bereid conform ons recht van advies met u in gesprek te gaan over eventuele aanpassing van de vervoerplannen. Wij spreken graag onze waardering uit voor de wijze waarop de vervoerders in deze moeilijke omstandigheden vervoersverbindingen aan blijven bieden voor met name die groepen reizigers die vitale beroepen uitoefenen.

Onze adviesbrief voor de vervoerplannen 2021 is als volgt ingedeeld:

H.I	Financieel kader vervoerplannen, Nullijn	blz. 2
H.II	Advies vervoerplan HTM	blz. 3 - 9
H.III	Advies vervoerplan EBS Haaglanden Streek	blz. 10 - 16
H.IV	Advies vervoerplan RET	blz. 17 - 20
H.V	Advies vervoerplan EBS Voorne – Putten, Rozenburg	blz. 21 - 22

HI. Financieel kader vervoerplannen, Nullijn

Blijkens uw brief van 18 december 2019, kenmerk: 65462 worden voor de vervoerplannen 2021 geen bezuinigingen voorgesteld. Met uitzondering van de productie-uitbreiding voor HTM-rail (zie verder onder HTM) blijft het aantal dienstregeling uren (DRU's) of het aantal dienstregeling kilometers (DRK's) gelijk. Dit betekent dat wederom door u voor deze vervoerplannen de Nullijn wordt gehanteerd. Als er ergens in het voorzieningenniveau DRU's/DRK's bij moeten, dan moet elders in het voorzieningenniveau hetzelfde aantal DRU's/DRK's in mindering worden gebracht (horizontale compensatie) anders wordt de Nullijn overschreden. Dat betekent dat het aantal DRU's/DRK's in de concessies, m.u.v. HTM-Rail, gelijk blijven ten opzichte van het voorgaande jaar. Positief lichtpunt is dat MRDH op basis van het programmaplan Slimme Mobiliteitsaanpak Rotterdam Den Haag (SMARD) voor de 'opvanggroei' naast te nemen andere maatregelen budget heeft gereserveerd voor extra aanbod van het openbaar vervoer.

In onze adviesbrief van 16 mei 2019 aangaande de vervoerplannen 2020 hebben wij gerefereerd aan uw Meerjarenbeeld 2021-2023 (bron: ontwerpbegroting 2020 MRDH) waarin wordt uitgegaan van de bouw van 240.000 extra woningen voor 2040 in deze metropoolregio. Daarbij hebben wij u onder de aandacht gebracht dat voor de ontsluiting van nieuwe bouwlocaties extra kwantiteiten voor de exploitatie beschikbaar zouden moeten komen om de toenemende vraag naar het openbaar vervoer op te kunnen vangen. Het continue hanteren van de Nullijn is daar geenszins mee in overeenstemming.

METROCOV heeft zich in dat verband afgevraagd in hoeverre de Nullijn zich verhoudt met de eerdergenoemde woningbouwopgave en de afnemende Brede Doel Uitkering (van € 507.892.548 in 2020 naar € 502.187.849 in 2021 t/m 2023. Bron: H. 3.1 ontwerpbegroting 2020). Bij een extra woningbouwopgave in een stedelijke regio zouden meer middelen voor de exploitatie van het openbaar vervoer beschikbaar moeten komen, anders ontstaat het risico dat meer voor de auto wordt gekozen met alle fileleed vandien. Hierover delen wij met de Mobiliteitsalliantie onze zorgen richting de regering en aan de leden van de Tweede Kamer.

In de Nota van reactie inzake de vervoerplannen 2020 (vastgesteld in BCVa op 10 juli 2019) heeft u daarop als volgt gereageerd: *"MRDH zal uw reactie op dit punt meenemen ter voorbereiding op de uitgangspunten van de volgende vervoerplannen 2021"*, einde citaat.

ADVIES: METROCOV verneemt alsnog 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.

III. Advies vervoerplan HTM

II.1 Algemeen

Productie-uitbreiding en Versnellen OV

METROCOV is ingenomen met het besluit van het AB van de MRDH, op voorstel van de BCVa d.d. 13 november 2019, om in het kader van de herijking van de railconcessie, een bedrag van totaal € 5 mln. (prijspeil 2019) voor de periode 2020-2031 beschikbaar te stellen voor **productie-uitbreiding** van HTM-rail¹. Deze uitbreiding vinden wij deels terug in het concept Vervoerplan 2021 van HTM. Daarin wordt al geanticipeerd op de groei van in het bijzonder het spitsvervoer. Onverlet de huidige drastische afname van het reizigersvervoer in verband met de coronacrisis en de te verwachten geleidelijke opschaling medio dit jaar, vragen wij ons wel af in hoeverre het eerdergenoemde bedrag (€ 5 mln.) toereikend is om de productie-uitbreiding in die periode van 11 jaar te realiseren. Daarbij legt METROCOV ook een relatie met de te verwachten toename van de mobiliteit, waaronder het OV, de komende decennia (Schaalsprong OV 2040) die samenhangt met de verdere verstedelijking in stad en regio. MRDH hanteert in haar Meerjarenbeeld 2021-2023 (bron: ontwerpbegroting 2020 MRDH) een aantal van 240.000 extra woningen voor 2040, waaronder in CID en Binckhorst. Wij menen dat de € 5 mln. verre van toereikend is voor de daarmee samenhangende noodzakelijke productie-uitbreiding van o.m. HTM-rail.

De intentie van het **Actieprogramma Versnellen OV** is om voor tram en bus maatregelen te treffen om de doorstroming van tram en bus in de stad te versnellen. Door een combinatie van factoren: toename van het verkeer, versmallen van wegen en toepassen van meer rotondes, het inrichten van 30 km/uur-gebieden en een toenemende voorrangspositie van het fietsverkeer, staat de snelheid van de trams en bussen in de stad onder druk.

ADVIES: METROCOV vindt dat maatregelen nodig zijn om de doorstroming van tram en bus te bevorderen en adviseert het Actieprogramma Versnellen OV uit te voeren.

De zwaarte van het vervoer ligt thans op de radiale raillijnen naar het centrum en de beide hoofdstations, Den Haag Centraal en Hollands Spoor. In zowel de Hoofdlijnenbrief Haagse Mobiliteitstransitie en het Programmaplan SMARD (= Slimme Mobiliteitsaanpak Rotterdam Den Haag) van september 2019 zijn twee knelpunten genoemd. Een daarvan is:

- De capaciteit van de Tramtunnel Grote Markt – Den Haag Centraal

De maximale vervoerscapaciteit in deze tramtunnel blijkt te zijn bereikt.

De Konings- en Leyenburgcorridor (Schaalsprong OV) zullen zeker een oplossing bieden, maar dat is op de lange termijn 2030 – 2040. Op de korte termijn zou moeten worden gezien op welke wijze de capaciteit in de tramtunnel zou kunnen worden ontlast. De inzet van gekoppelde tramvoertuigen op randstadraailijn 4 (De Uithof – Zoetermeer/Lansingerland v.v.) zou uitkomst moeten bieden. Dat zou binnen een tijdsbestek van maximaal 4 jaar (verlenging halten tussen Monsterestraat en De Uithof) mogelijk moeten zijn. Een idee zou ook kunnen zijn om tram 6 (Leyenburg – Leidschendam Noord v.v.) in de spits uit de tramtunnel te halen en op maaiveldniveau via het Centrum (Jan Hendrikstraat – Gravenstraat – Hofweg –

¹ Bron: Uitgangspunten en planning Vervoerplanprocedure 2021, brief van BCVa d.d. 18 december 2019, kenmerk 65462.

Kalvermarkt) en door de Resident naar het tramplatform Den Haag Centraal v.v. om te leiden. Met name in de ochtendspits op werkdagen zou dat een alternatief kunnen zijn, mogelijk is dit door een toename van het thuiswerken niet meer nodig.

Er zou ook meer naar tangentiële mogelijkheden kunnen worden gekeken. De afgelopen decennia is als gevolg van de bezuiniging op de BDU gesneden in de tangentiële lijnen, d.w.z. de lijnen die niet in het Centrum komen. In het bijzonder is **de tangentiële Noord-Zuidverbinding** (tussen OV Knooppunt Leyenburg, de Laan van Meerdervoort en Wassenaarseweg) komen te vervallen. Een tangentiële verbinding naar het station Laan van NOI zou het radiale vervoer naar het centrum en Den Haag Centraal enigszins kunnen ontlasten. Daarbij zal wel sprake moeten zijn van een zoveel mogelijk gestrekte lijnvoering met goede doorstromingsmogelijkheden. V.w.b. de Noord-Zuidverbinding zal ook een relatie gelegd moeten worden met de vervoersvraag in de Internationale zone. Zo'n tangentiële verbinding is ook de wens van de participanten in de Werk- en Klankbordgroep kwaliteitsverbetering Centrum Noord.

In het vervoerplan 2021 is deze tangentiële Noord-Zuidverbinding **niet** aan de orde.

METROCOV 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.

Toegankelijkheid voertuigen

De toegankelijkheid van voertuigen voor alle mensen met een beperking blijft voor het METROCOV een punt van zorg met name in het Haagse vervoersgebied. Het is positief dat de inzet van de oude en ontoegankelijke GTL8-trams van HTM met hoge vloer verder in het Vervoerplan 2021 wordt beperkt (tot de tramlijnen 1, 6, 12 en spitstram 10), maar het is zorgelijk dat de aanbesteding van 60 nieuwe lage vloertrams ter vervanging van deze oude trams afhankelijk wordt gesteld van het vinden van een locatie voor een nieuwe remise voor deze 60 nieuwe lage vloertrams. Het tijdpad van de aanbesteding (1^{ste} kwartaal 2019) is daardoor al ruim 1 jaar vertraagd, waardoor de geplande datum van levering (2023) niet zal worden gehaald. Het Haagse vervoersbedrijf is weliswaar afhankelijk van infrastructurele aanpassingen in oude stadsdelen, echter met referentie aan het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer (artikel 7 lid 2) d.d. 31 maart 2011, waarin staat dat bestaande trams uiterlijk op 1 januari 2020 aangepast of vervangen hadden moeten, lopen de MRDH (opdrachtgever) en het Haagse vervoerbedrijf (opdrachtnemer) achter met betrekking tot de vervanging van de GTL8-trams.

METROCOV adviseert MRDH en HTM om op korte termijn te starten met de aanbesteding van de 60 nieuwe lage vloertrams.

Voor wat betreft de toegankelijkheid van de aardgasbussen blijkt HTM ook niet te voldoen aan het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap dat in Nederland op 14 juli 2016 in werking is getreden. Dit vervoersbedrijf weigert in deze bussen reizigers met een elektrische rolstoel mee te nemen, terwijl deze aardgasbussen ook rijden in Ede en Wageningen (Syntus) en Arnhem en Nijmegen (Brenng). Het College voor de Rechten van de Mens oordeelde in 2016 dat de HTM deze rolstoelgebruikers discrimineert.

Desondanks volhardt deze vervoerder om redenen van veiligheid in haar weigering elektrische rolstoelen tot de aardgasbussen toe te laten. Die weigering geldt niet voor de slechts acht elektrische bussen van HTM die qua aantal onvoldoende blijken te zijn voor de exploitatie op buslijn 28.

De zero-emissie bussen stromen in groten getale bij de vervoerders in dit land in, ook bij de RET (Rotterdam) en het GVB (Amsterdam).

METROCOV adviseert de geleidelijke instroom van nieuwe zero-emissie bussen bij HTM, die is gepland in 2023, naar voren te halen. Dat betekent dat daar in 2021 al mee zou moeten worden aangevangen.

Deur-tot-deur bereikbaarheid

In het Vervoerplan 2010 (H. 4 Deur-tot-deur bereikbaarheid) geeft HTM aan de aandacht te hebben voor de hele reis aangezien deze veilig, betrouwbaar, comfortabel en efficiënt moet zijn. Naast het traditionele vervoer met tram en bus blijkt HTM zich ook te verdiepen in de aansluiting met andere modaliteiten en de inzet van innovatieve producten. Bekende innovatieve producten zijn de HTM fiets die de vervoerder in 2019 heeft geïntroduceerd en de elektrische deelscooters van het bedrijf Felyx waar de HTM mee samen werkt. Deze producten kunnen volgens HTM gebruikt worden als aanvulling op het stedelijke OV, maar kunnen ook als alternatief dienen als het OV op die plek of dat tijdstip ontoereikend is. METROCOV juicht het toe dat HTM zich verdiept in andere innovatieve modaliteiten teneinde het doel: “**de deur-tot-deur bereikbaarheid**” die ook manifest is in het Toekomstbeeld OV 2040 te realiseren. Belangrijk daarbij is dat deze producten die een aanvulling dienen te zijn op tram en bus ook toereikend en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen reizigers waaronder (minder)valide senioren, reizigers met een beperking, alsook toeristen. Dit wordt onvoldoende bereikt met de huidige producten (HTM fiets en de elektrische deelscooter).

In het Exploitatieplannen Rail + Bus 2020 heeft HTM er blijk van gegeven meer innovatieve plannen te hebben. Zo is de HaGa Shuttle genoemd en de inzet van passend OV in combinatie met slimme mobiliteitsoplossingen in samenhang met de gebiedsontwikkeling, waarbij o.a. Norfolk en de Binckhorst zijn genoemd. Een slimme mobiliteitsoplossing is ook nodig voor Benoordenhout.

METROCOV 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 (flex en zelfrijdend vervoer etc.) mogelijk inzetten.

II.2 Extra inzet DRK's HTM tram en bus

METROCOV heeft met instemming kennisgenomen van de inzet van extra dienstregeling kilometers (DRK's) voor de rail:

- Extra inzet in de spits op de lijnen 2k en 11
- Extra inzet in de randen van de spits op de lijnen 3k en 4k
- Extra inzet op koop donderdagavonden op de lijnen 2, 6 en 9
- Extra inzet in het weekend op de lijnen 1, 2, 3k en 6
- Omklap tussen de lijnen 15, 16 en 17 met inzet van de Avenio en de nieuwe spitslijn 10 tussen Moerwijk, station HS en Scheveningen na zomer 2021 (hier wordt nader op ingegaan).
- Doortrekking van tram 19 naar TU-Campus Delft Zuid zodra dit mogelijk is (hier wordt nader op ingegaan).

Deze instemming heeft eveneens betrekking op de optimalisatievoorstellen voor de Bus, voor wat betreft extra ritten in de spits (bus 21 en 26), in het weekend (bus 24) en met betrekking tot hogere frequenties in de avond op een aantal buslijnen (20, 21, 24 en 25).

In het vervoerplan 2019 is het busnet drastisch gereorganiseerd. In de reactie op het vervoerplan 2020 heeft METROCOV verzocht om een grondige evaluatie in het derde kwartaal 2019 van alle buslijnen die in het vervoerplan 2019 zijn gewijzigd.

ADVIES: METROCOV handhaaft het verzoek tot een grondige evaluatie van alle buslijnen die in het vervoerplan 2019 zijn gewijzigd.

Onze overige adviezen zijn:

Lijnvoering trams 15, 16 en 17, en spitstram 10

In het vervoerplan 2021 (na de zomer) wordt de lijnvoering van de trams 16 en 17 bij Den Haag Centraal omgeklapt. Tram 17 keert terug op de Statenkwartiertak en rijdt voortaan via het Centrum (Gravenstraat), Zeeheldenkwartier en Duinoord naar het Statenkwartier. En tram 16 wordt exploitatief gekoppeld aan tram 15, dat mogelijk is omdat op tram 16 nu ook Avenio trams worden ingezet.

Tegelijkertijd komt tussen Moerwijk – station HS – World Forum - Scheveningen v.v. (ma t/m vrijdag) een nieuwe spitstram op de rails met het lijnnummer 10 als versterking op de trajecten van de trams 16 en 1.

METROCOV is voorstander van de inzet van de lage vloer Avenio tram in de stad vanwege de toegankelijkheid voor minder validen en het grotere comfort ten opzichte van de inmiddels verouderde GTL8-trams. Ook ondersteunt METROCOV de omklap op de lijnvoering van de trams 15, 16 en 17 en de terugkeer van tram 17 naar het Statenkwartier.

Met betrekking tot de komst van spitstram 10 (Moerwijk – station HS – World Forum – Scheveningen Noord v.v.) meent METROCOV dat de ondersteuning op het traject van tram 1 tot aan de halte World Forum op de Scheveningseweg voldoende is en dat de kans dat spitstram 10 na de halte World Forum nagenoeg leeg door rijdt naar Scheveningen

Noord groot is. Ons voorstel is om spitstram 10, waar GTL8-trams op worden ingezet, na aankomst op de halte World Forum op de Scheveningseweg leeg achteruit te laten rijden naar de (buiten dienst zijnde) halte Johan de Wittlaan op het Rooseveltplantsoen (Eisenhowerlaan) en vanuit deze halte weer terug te laten rijden naar Moerwijk. Bij dat achteruitrijden zullen trambestuurders wel assistentie nodig hebben onder meer van een verkeerslicht. Op die wijze wordt de inzet van het aantal trams op spitstram 10 en DRK's beperkt.

METROCOV adviseert spitstram 10 niet door te laten rijden naar Scheveningen Noord maar na aankomst op de halte World Forum op de Scheveningseweg te keren (d.m.v. achteruitrijden) naar de halte Johan de Wittlaan op het Rooseveltplantsoen (Eisenhowerlaan).

Benoordenhout/Clingendael kleinschalig vraagafhankelijk vervoer

Sinds de opheffing van bus 18 (Vervoerplan 2019) en de inkorting van bus 20 (Vervoerplan 2020) tot Den Haag Centraal wordt een rechtstreekse verbinding met het centrum die bus 22 en 18 voorheen boden, door de bewoners in Benoordenhout node gemist. Spitsbus 29 die in de ochtendspits 5 ritten in één richting naar de Oude Waalsdorperweg rijdt en in de middagspits 7 ritten in één richting naar Rijswijk station via Den Haag Centraal heeft voor de bewoners in Benoordenhout (Wassenaarseweg e.o.) geen functie. In de Nota van Reactie op de vervoerplannen 2020 (vastgesteld in BCVa d.d. 10 juli 2019) luidde het antwoord: *“dat ten aanzien van bus 18 er geen sprake is van het stopzetten van een buslijn. Er is een nieuw busnetwerk waarin de functie van lijn 18 is overgenomen door andere lijnummers met andere lijnen. Er is op loopafstand alternatief openbaar vervoer beschikbaar”*. Einde citaat. Dat de functie van lijn 18 is overgenomen door lijn 22 op het traject Den Haag Centraal – Rijswijk de Schilp v.v. is juist. Dat geldt niet voor het traject Den Haag Centraal – Clingendael v.v. De paar spitsritten van Spitsbus 29 kunnen niet als vervanging van buslijn 18 op dat traject worden aangemerkt. Dat er op loopafstand alternatief openbaar vervoer bereikbaar is, kan theoretisch zijn berekend en gemeten. Echter, praktisch (via looproutes) hebben bewoners een andere beleving.

Een oplossing zou kunnen worden gezocht met behulp van de huidige buslijn 20 (Duinzicht – Den Haag Centraal v.v.), en met vraagafhankelijk vervoer van/naar Clingendael.

Bus 20 (Duinzicht – Den Haag Centraal v.v.): zou in de wijk Benoordenhout een alternerende route moeten krijgen tussen de halte HMC Bronovo op de Van Hogenhoucklaan en het Jozef Israëlsplein/Oostduinlaan v.v... Daarbij zou **om en om** via de Oostduinlaan (= huidige route) en via de Wassenaarseweg moeten worden gereden:

1. Huidige route vanaf halte HMC Bronovo: Van Hogenhoucklaan, **rechtsaf** Ruychrocklaan – Oostduinlaan – Jan van Nassaustraat (terug Jozef Israëlsplein en -plein);
2. Alternerende route vanaf halte HMC Bronovo: Van Hogenhoucklaan, **linksaf** Ruychrocklaan – Van Alkemadeplein – Wassenaarseweg – Jan van Nassaustraat (terug Jozef Israëlsplein en -plein). Te overwegen is om op deze route het lijnummer 18 toe te passen, met name v.w.b. de herkenbaarheid voor de reizigers.

Kleine lus door het centrum: na aankomst op Den Haag Centraal zou bus 20 via een kleine lus door het centrum terug kunnen rijden naar Duinzigt (d.w.z. via de Schedeldoekshaven – Spui – Hofweg – Buitenhof – Lange Vijverberg – Korte Voorhout) naar Malieveld en verder naar Duinzigt. Via deze kleine lus krijgen bewoners van Benoordenhout hun rechtstreekse verbinding met het centrum en theaters, die bus 22 voorheen bood, terug. Het rijden via een kleine lus door het centrum zou op ma- t/m vrijdag na de ochtendspits (vanaf 10:00 uur) in kunnen gaan.

Verbinding met Clingendael (Uilennest): Voor de verbinding met Clingendael (Uilennest) zou **vraagafhankelijk vervoer** moeten worden ingezet. De wethouder Mobiliteit leek in de reactie van het college op de vervoerplannen 2020 van HTM en MRDH een buurtbus voor een fijnmazige ontsluiting van Clingendael (Uilennest) het meest passend; een 8-persoonsbus die door vrijwilligers zou moeten worden bereden². **De Vlinder van vervoerder Arriva zou voor de inzet van vraagafhankelijk vervoer als voorbeeld kunnen dienen.**

Kenmerken van dat vervoer zijn:

- De vervoerder stelt 8-persoonbussen beschikbaar die rolstoeltoegankelijk zijn. Deze bussen zijn herkenbaar in de kleuren van de vervoerder. Deze bussen kunnen zowel door beroepskrachten en vrijwilligers worden gereden. De coördinatie daarvan ligt bij de vervoerder.
- Er wordt in principe via een vaste route (Clingendael – Den Haag Centrum/Centraal) gereden. Overdag van ma- t/m zaterdag volgens een vast schema. In de avond (vanaf 19:00 uur) en op zondagen vraagafhankelijk.
- De reiziger kiest de halte van vertrek en aankomst en reserveert tot uiterlijk 30 minuten voor vertrek, telefonisch of online.
- De Vlinder staat overdag op vaste tijdstippen klaar op een vast punt (bijv. Clingendael) waar ingestapt kan worden en de reiziger meldt aan de chauffeur op welke halte hij/zij uit wil stappen. Als men op een andere halte wil instappen dan moet dat vooraf, uiterlijk 30 minuten voor de gewenste vertrektijd telefonisch dan wel online worden gemeld.
- De reis kan met de OV-chipkaart of met een bankpas worden betaald. Online betalen tegelijkertijd bij het reserveren van de reis is ook mogelijk.

METROCOV adviseert een oplossing te zoeken met behulp van de huidige buslijn 20: een alternerende route door Benoordenhout (d.w.z. om en om via de Oostduinlaan en Wassenaarseweg) en een kleine lus door het Centrum, en met vraagafhankelijk vervoer (voorbeeld: de Vlinder van Arriva) van/naar Clingendael (Uilennest).

² Bron: brief aan de voorzitter van de commissie Leefomgeving d.d. 28 mei 2019, kenmerk DSO/2019.415 en RIS302728.

Bus 23 Den Haag, de Savornin Lohmanlaan

Bus 23 heeft nu, m.u.v. de zomerperiode, het eind- en eindpunt op het Colijnplein. Verkeerstechisch kan bij deze halten niet lang worden stilgestaan en is voor een rustpauze een technische standplaats aangelegd op de Savornin Lohmanlaan nabij het de Savornin Lohmanplein. METROCOV stelt het op prijs om het eind- en beginpunt van bus 23 te verleggen naar de huidige standplaats op de Savornin Lohmanlaan. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van reizigers die in dat deel van Bohemen woonachtig zijn. De instaphalte van bus 23 bij het Colijnplein ligt ver af van de halte van Randstad raillijn 3 op het de Savornin Lohmanplein. METROCOV stelt het op prijs om deze instaphalte circa 200 meter terug te leggen op de Thorbeckelaan richting Laan van Meerdervoort zodat de loopafstand van de halte van Randstad raillijn 3 naar bus 23 richting Leyenburg e.v. korter wordt.

In de duinrand van de Kijkduinsestraat en de Ockenburchstraat vindt veel woningbouw plaats. Volgens METROCOV zou als voorbereiding op het vervoerplan 2022 moeten worden onderzocht in hoeverre het wenselijk is om bus 23 vanaf de Savornin Lohmanplein te verlengen naar het einde van de Laan van Meerdervoort bij de Kijkduinsestraat en Ockenburchstraat. Buiten de zomerperiode zou een overstaprelatie op bus 26 naar Kijkduin v.v. mogelijk zijn. Deze verlenging betekent dat in de zomerperiode de route door Bohemen (Lobelialaan e.v.) vervalt.

METROCOV adviseert:

- het eind- en beginpunt, m.u.v. de zomerperiode, te verplaatsen naar de huidige technische standplaats op de Savornin Lohmanlaan voor het gelijknamige plein;
- de instaphalte van bus 23 bij het Colijnplein circa 200 meter terug te leggen op de Thorbeckelaan richting de Laan van Meerdervoort;
- in voorbereiding op het vervoerplan 2022 door HTM in samenwerking met de gemeente onderzoek te laten doen in hoeverre verlenging van bus 23 naar het einde van de Laan van Meerdervoort bij de Kijkduinsestraat en Ockenburchstraat wenselijk is.

Tram 19 naar Delft Campus Zuid

In het vervoerplan 2021 wordt tram 19 doorgetrokken van Delft station NS naar Delft TU Campus Zuid, zodra dat mogelijk is. Verder gaan op deze tramlijn Avenio voertuigen worden ingezet. Tram 19 gaat ook tijdens de spitsuren 4x p/u door rijden naar TU Campus Zuid. Momenteel voorziet bus 69 (EBS Haaglanden) in deze verbinding en rijdt in de spitsuren vanwege de vervoersvraag van studenten 8x p/u. Weliswaar heeft een Avenio voertuig een grotere capaciteit, echter een dienstregeling van 4x p/u in de spits vindt het METROCOV onvoldoende.

ADVIES: METROCOV stelt het op prijs dat er extra Avenio voertuigen tijdens de spitsuren tussen Delft NS station en TU Campus Zuid worden ingezet (toezegging HTM) en dat vraag en aanbod tijdens de spitsuren regelmatig door de vervoerder wordt gemonitord, in ieder geval in 2021.

H.III Advies vervoerplan EBS Haaglanden Streek

METROCOV kan in algemene zin instemmen met de doelstellingen en uitgangspunten die EBS in het vervoerplan 2021 heeft gelanceerd. Een uitzondering daarop is het voorzieningenniveau in 2021 dat gelijk blijft aan dat van 2020, op grond waarvan uitbreidingen in het netwerk elders in het netwerk moeten worden gecompenseerd. Ook vindt METROCOV dat de evaluatie van het lijnennet en de bezettingscijfers een goed inzicht geven in de onderbouwing van de voorstellen in het lijnennet.

Onderstaand wordt verder op het vervoerplan 2021 ingegaan.

III.1 Den Haag Vroondaal

De nieuwe wijk Vroondaal die ligt ingeklemd tussen Kraayenstein/Loosduinen en het recreatiegebied Madestein is slecht ontsloten met OV. Vroondaal ligt binnen de invloedssfeer van de (huidige) buslijnen 31 (Monstersestraat) en R-netlijn 456 (Nieuweweg) en grenst aan de begin- en eindpunten van RR4 (De Uithof) en Kraayenstein (tram 2). Deze ruim opgezette wijk heeft veel 30 km zones waar een 12 m bus moeilijk kan komen. Om die reden zullen volgens het METROCOV andere oplossingen (buurtbus e./of first-and-last mile) moeten worden overwogen om Vroondaal aan te sluiten op het OV. Op de lange termijn zou de ontsluiting van Vroondaal moeten worden meegenomen in de Schaalsprong OV.

In uw Nota van reactie op de vervoerplannen 2020 (vastgesteld in BCVa op 10 juli 2019) heeft u ten aanzien van dit punt opgemerkt kennis te nemen van onze voorstellen en dat ideeën over de toekomstige lijnvoering separaat van deze vervoerplanprocedure bij vervoerder EBS kenbaar kunnen worden gemaakt of als onderdeel van de vervoerplanprocedure 2021.

METROCOV adviseert:

- een 'last mile' oplossing (zelfrijdende minibus analoog aan de HTM-shuttle op het terrein van het Hagaziekenhuis) tussen de Vroonhoevelaan en Kraayenstein, beginpunt tram 2 (via de fiets- en loopbrug Kraayensteinpad over het viaduct Lozerlaan);
- een buurtbus oplossing (voorbeeld: Vlinder van Arriva) tussen Arnold Spoelplein (Loosduinen) en De Uithof (begin- en eindpunt RandstadRail 4) via de Madesteinweg en Madepolderweg;
- een halte aan te leggen voor R-netlijn 456 op de Nieuweweg ter hoogte van de Nelly Sachslaan waarbij een voetgangersbrug zal moeten worden aangelegd.

III.2 Rijswijk

Buiten bus 51

De nieuwe wijk Rijswijk Buiten wordt verder stedelijk ontwikkeld, waarbij de Prinses Beatrixlaan de functie heeft van ontsluitingsweg van deze wijk, ook v.w.b. het OV.

METROCOV handhaaft haar advies dat het nieuwe stadsdeel Rijswijk Buiten beter moet worden ontsloten met bus 51 door:

- een extra halte op de Prinses Beatrixlaan ter hoogte van de Parklaan aan te leggen;
- in de spitsuren de frequentie tussen Rijswijk station en Delft station v.v. te verhogen naar 4x p/u.

Muziekbuilt bus 51

Sinds de opheffing van de busroute door de Muziekbuilt (vervoerplan 2019) is de loopafstand vanuit deze built naar een halte van het OV: Rijswijk station NS en/of de halte In de Bogaard aanmerkelijk toegenomen tot meer dan 500 meter.

METROCOV vindt dat de Muziekbuilt opnieuw in het busnet moet worden opgenomen, waarbij kan worden volstaan met de ingebruikneming van de voormalige halte op de Admiraal Helfrichsingel bij het Waldhoornplein. De route van bus 51 tussen Rijswijk station en Delft station v.v. komt daarvoor het meest in aanmerking. De route die tussen het station en de Prinses Beatrixlaan wordt voorgesteld is: Klaroenstraat en Admiraal Helfrichsingel v.v. met als halte de Admiraal Helfrichsingel. Indien rechts afslaand busverkeer op de Prinses Beatrixlaan naar de Admiraal Helfrichsingel niet mogelijk is dan zou via de Harpsingel van/naar de Admiraal Helfrichsingel moeten worden gereden.

METROCOV adviseert de Muziekbuilt, met ingebruikneming van de bushalte Admiraal Helfrichsingel, opnieuw in het busnet op te nemen met bus 51 via de route:

- (1) Klaroenstraat en Admiraal Helfrichsingel v.v. (gestrekte route, heeft de voorkeur) of
- (2) Klaroenstraat, Admiraal Helfrichsingel en Harpsingel v.v. (hoge hoed route)

III.3 DELFT

Lijn 32 Delft - 's-Gravenzande

EBS stelt voor om lijn 32 in 's-Gravenzande niet meer zijn "enkelsporige" eindpuntlus door het dorp te laten rijden maar heen en terug te rijden via Heliotroop en Edisonstraat naar/van een nieuw eind/beginpunt bij halte De Brug. Op zich vindt METROCOV dit een goede oplossing om de overstap te bieden tussen lijn 31 en 32 's avonds en op zondag en een mogelijkheid te scheppen om in de ochtendspits met geleed materieel te rijden.

Wij hebben echter moeite met het nieuwe eindpunt De Brug. Als lijn 32 daar gaat eindigen doet deze lijn het centrum van het dorp niet meer aan en dwingt reizigers uit die omgeving tot een wandeling van 800m of een extra overstap.

METROCOV adviseert lijn 32 in 's-Gravenzande te laten beginnen/eindigen bij de halte Zandeveldtplein.

Hiermee wordt het centrum van het dorp bediend en vervalt voor reizigers van uit die omgeving richting Naaldwijk en Delft een extra overstap. Zandveldtplein is ook het eindpunt van de korte ritten van lijn 31. Eén eindpunt in het dorp schept duidelijkheid voor de reizigers.

Lijn 37 Den Haag - Rotterdam-The Hague Airport

De klachten over soms overvolle bussen in de ochtendspits, met name van reizigers die bij de halte Den Hoorn Hoopolderweg, hebben ook ons bereikt. Verhoging van de frequentie is daar een mooie oplossing voor.

Lijn 60 Station Delft – Nootdorp

De doortrekking van lijn 60 naar Metrostation Nootdorp Centrum vinden wij een goede zaak: reizigers uit Ypenburg en Nootdorp krijgen er veel reismogelijkheden bij.

Lijn 63 Station Delft – Delftse Hout

Het opnieuw instellen (en het hele jaar door bedienen) van de halte "Delftse Hout" is een goede zaak. Mooi dat de halte al vanaf medio 2020 in gebruik wordt genomen.

Bediening Maasdijk

Met het lijnennet en de dienstregeling van EBS in Augustus 2019 zijn veel reizigers erop vooruitgegaan, maar een aantal werd met verslechtingen geconfronteerd. EBS biedt voor een aantal van die verslechtingen (aansluiting 31/32, 37 in de ochtendspits) soelaas in de plannen voor 2021.

Helaas geldt dat niet voor de bediening van Maasdijk. Sinds augustus 2019 dit dorp om maandag t/m vrijdag 's avonds (na 19 uur) en in het weekend niet meer met het OV bediend omdat lijn 34 op die tijden niet rijdt.

Wij kunnen ons voorstellen dat de te verwachten passagiersaantallen vanuit Maasdijk op de tijden dat lijn 34 nu niet meer rijdt niet erg groot zullen zijn. We pleiten dus niet voor een uitbreiding van de dienstregeling van lijn 34.

METROCOV adviseert op de genoemde tijden op zijn minst een flexibele, vraagafhankelijke vervoervorm, vergelijkbaar met de DelftHopper, aan te bieden.

Versnellen R-net (Addendum vervoerplan EBS 2021)

In het Addendum worden door EBS-versnellingsmaatregelen voorgesteld voor de lijnen:

- 455 Delft – Zoetermeer en
- 456 Den Haag Leyenburg – Schiedam

METROCOV is van oordeel dat er voorzichtig omgesprongen moet worden met het opheffen van haltes in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Het moet geen (H)alte (O)verslaand (V)ervoer worden. Daarom wordt het op prijs gesteld een goed evenwicht te vinden tussen zo veel mogelijk mensen een opstapmogelijkheid te geven (dus de potentiële reizigers van dienst zijn) en zo snel mogelijk door rijden (dus de al ingestapte reizigers van dienst zijn).

METROCOV is van mening dat er voor het versnellen van het OV eerst naar het opheffen van knelpunten in infrastructuur, verbeteren van verkeerslichtregelingen e.d. gekeken moet worden en daarna pas naar het opheffen van haltes.

METROCOV adviseert eerst naar het opheffen van knelpunten in de infrastructuur te kijken en doorstromingsmaatregelen te nemen alvorens haltes op te heffen.

Oordeel van het METROCOV over de halteplannen:

Lijn 455

Gemeente Delft

Wij kunnen ons vinden in het voorstel om de haltes Schoemakerstraat en Kon. Emmalaan op te heffen en alleen Prof. Krausstraat te laten bestaan. Het patroon van haltes in deze wijk is nog een erfenis van toen er een stadslijn reed. Het huidige patroon past minder bij een R-Net lijn. Wel hebben we onze twijfels over het opheffen van die haltes wat zo veel winst zal opleveren, want het blijft een bochtig parcours.

Meer fiducia hebben we in het nemen van genoemde doorstromingsmaatregelen op de kruisingen Huygensweg/Schoemakerstraat en Schoemakerstraat/Professor Telderslaan.

METROCOV adviseert om de gemeente Delft, MRDH en EBS dit zeer voortvarend ter hand te nemen.

Gemeente Pijnacker-Nootdorp

Door het opheffen van de haltes Van Vuren en B.V. Mol valt er een gat van 1700m tussen de haltes Delfgauwseplein en Rijkskade. De voormalige gebruikers van een van deze haltes moeten dus maximaal 850m gaan lopen om weer op de bus te stappen. Dit is over de rand van het aanvaardbare. Ongeveer tussen deze twee haltes in ligt de rotonde bij de kruising met de pas aangelegde Komkommerweg.

METROCOV adviseert op die locatie een nieuwe halte aan te leggen ter vervanging van de haltes Van Vuren en B.V. Mol.

Tegen het samenvoegen van de haltes Klein Vlieland en Mopshuis tot een halte Vlielandseweg hebben we geen bezwaar. Door de nieuwe wijk in aanbouw is de nieuwe halte inderdaad veelbelovend.

Tussen Pijnacker en Zoetermeer valt er in de plannen van EBS een erg groot gat (2,3 km) door het opheffen van maar liefst drie haltes Molenlaan, Burg en Meersma. Voor de gebruikers van deze haltes zal dat dus een zeer grote loopafstand betekenen.

METROCOV adviseert de halte Molenlaan of Burg te handhaven. Dat kan dan geen volwaardige R-Net-halte worden, maar de R-Net-formule is voor ons geen dogma. Het is zaak dat de huidige gebruikers een opstapmogelijkheid op niet te grote afstand behouden.

Lijn 456 Honselersdijk (Gemeente Westland)

Een halte bij de ingang van de bloemenveiling vinden wij een goed idee, gezien de vele werknemers van dat bedrijf die van het ov-gebruik maken. Zo'n nieuwe halte moet echter niet ten koste gaan van de halte Nederhof die voor de ontsluiting van het dorp Honselersdijk zelf dient.

METROCOV adviseert om de halte Nederhof, die dient als ontsluiting van het centrum van het Dorp, te handhaven.

III.4 Zoetermeer

Lijnen 50 en 71, 72, 73 en 74 stadsdienst

Het vervoerplan 2021 voorziet in een kleine reorganisatie van met name de stadsdienst die samenhangt met het in gebruik genomen NS-station Lansingerland-Zoetermeer en de gelijknamige halte van Randstad Raillijn 4. De aansluiting van het busnet op dit NS-station heeft consequenties voor een aantal buslijnen. Daarnaast is er ook op het voorzieningenniveau bezuinigd, het aantal ritten op bus 50 is drastisch teruggebracht, spitsbus 74 is opgeheven en bus 71/72 komt niet meer in het Dorp en bij station Oost. Dorp blijft ontsloten worden met bus 73 die sinds kort (december 2019) rijdt.

Vanwege de financiële Nullijn moest er worden bezuinigd en een aantal DRK's worden afgestaan aan buslijn 37 (Den Haag Leyenburg – Rotterdam The Hague airport). METROCOV maakt al jarenlang van de financiële nullijn een principiële punt en vindt dit, gezien de verstedelijkingsopgave in deze metropoolregio de komende decennia, onjuist en onacceptabel. In dat opzicht mist het METROCOV een proactieve opstelling van MRDH naar de rijksoverheid.

Blijkens een evaluatie van EBS blijven de stadslijnen van Zoetermeer ver achter op de rest als het om de bezettingscijfers gaat (gemiddeld 8,6). De hoogfrequente Randstad Raillijnen 3 en 4 die de ruggengraat van het OV in Zoetermeer, zullen zonder meer op de bezettingscijfers van de stadsdienst van EBS van invloed zijn. Maar deze Randstad Raillijnen rijden alleen ten Noorden van de A12 en niet ten Zuiden daarvan, zoals in de wijk Rokkeveen en het bedrijventerrein Lansinghage. Deze wijken zijn voor het OV aangewezen op de buslijnen en de NS-stations die aan de rand daarvan liggen. **Daardoor zijn de buslijnen de ruggengraat van het OV in Rokkeveen en Lansinghage**, in het bijzonder de huidige bus 71/72 die de verbinding verzorgt tussen station Centrum West – Stadshart – Dorp – station Oost en Rokkeveen en bus 74.

In het vervoerplan 2021 vervalt ringlijn 71/72 en de verbinding met het Stadshart, Dorp en station Oost. Bus 71 krijgt een meer gestrekte route tussen Centrum West, Rokkeveen en station Lansingerland-Zoetermeer. EBS verwacht met deze nieuwe verbinding, die slechts 2x p/u rijdt, het aanbod meer in lijn te brengen met de vervoersvraag en daardoor nieuwe reizigers te trekken. Station Lansingerland-Zoetermeer zal volgens ons alleen aantrekkelijk zijn voor reizigers vanuit Rokkeveen die op doorreis gaan, met de trein naar Gouda e.v. of met de buslijnen 170 en 173 naar Rotterdam via halte Rodenrijs (E-Lijn) en/of met Randstad

Raillijn 4 richting Oosterheem. De vraag die METROCOV zich stelt is in hoeverre deze verbinding nieuwe reizigers gaat opleveren. **METROCOV zou van de nieuwe verbinding van bus 71 een prognose willen zien van de te verwachten vervoercijfers.**

De frequentie van bus 71 die dagelijks slechts 2x p/u gaat rijden betekent een verslechtering ten opzichte van de frequentie van de huidige ringlijn 71/72 die 2x 2p/u door Rokkeveen e.v. rijdt. Bovendien is deze lage frequentie **geenszins** in overeenstemming met de functie van ruggengraat die bus 71 in Rokkeveen heeft. Dat betekent dat de frequentie van deze buslijn moet worden opgehoogd naar een frequentie van 4x p/u tot 20:00 uur, nadien kan met 2x p/u tot einde dagdienst en op zondagen worden volstaan. Met deze frequentie wordt ook het overstappen op Randstad Raillijn 3 op Centrum West naar Dorp, waar bus 71 niet meer komt, voor de reizigers met bestemming Dorp iets meer vergemakkelijkt. Wel ondersteunen wij het voorstel van EBS om bus 71 bij Centrum West weer door te koppelen waarbij onze voorkeur uitgaat naar koppeling met bus 70 waardoor voor reizigers uit Rokkeveen een directe verbinding ontstaat met het Lange Land ziekenhuis en reizigers uit Noordhove een directe verbinding krijgen met station Zoetermeer.

De vervoercijfers van bus 73, die sinds december 2019 rijdt (ingebruikneming station Lansingerland-Zoetermeer), zijn volgens EBS nog erg laag. Bij de ingebruikneming van dat station is bus 173 vanwege de nieuwe concessie geknipt in een interlokaal deel naar Bleiswijk en halte Rodenrijs (E-lijn) en een stadsdeel met het nummer 73 tussen dat station en Centrum West. Bus 173 heeft het begin- en eindpunt aan de zuidzijde van het station Lansingerland-Zoetermeer en bus 73 aan de Noordzijde. Voor het overstappen moeten reizigers het stationsplatform over de A12 oversteken. Voor reizigers die slecht ter been zijn dan wel een beperking hebben en een rollator en rolstoel is deze overstaprelatie ongemakkelijk en onaantrekkelijk. De vraag rijst in hoeverre deze ongemakkelijke overstaprelatie op de buslijnen 170 en 173 aan de Noordzijde van invloed zal zijn op de bezettingcijfers van bus 73 en in hoeverre het overstappen kan worden verbeterd? Daarom is het belangrijk dat deze overstaprelatie van de Noord- naar de Zuidkant van station Lansingerland-Zoetermeer met enige regelmaat wordt gemonitord in samenwerking met betrokken consumentenorganisaties zoals ROVER.

Met de opheffing van spitsbus 74 wordt de loopafstand in het bedrijventerrein Lansinghage naar de halten van bus 170 die langs de rand van dit bedrijventerrein groter. Deze grotere loopafstand is nadelig voor het woon-werkverkeer van die werknemers die op dat bedrijventerrein hun werkplek hebben. Een loopafstand van meer dan 500 meter is voor het METROCOV onaanvaardbaar. Daarom vindt het METROCOV dat de inzet van het maatwerk (voorstel van EBS) niet moet worden beperkt voor werknemers die in de sociale werkplaats werkzaam zijn, maar moet worden verbreed naar vraagafhankelijk vervoer voor die werknemers die voor andere bedrijven op dit bedrijventerrein werkzaam zijn. Mocht een verplaatsing van bus 73 naar de Zuidzijde van station Lansingerland-Zoetermeer en verlenging naar het bedrijventerrein Lansinghage tijdens de spitsuren mogelijk zijn, dan heeft dat de voorkeur van het METROCOV.

METROCOV verzoekt en adviseert om:

- een prognose van de te verwachten vervoercijfers van de nieuwe verbinding van bus 71;
- de frequentie van bus 71 op te hogen naar 4x p/u tot 20:00 uur dagelijks. Na 20:00 uur en op zondagen kan met een frequentie van 2x p/u worden volstaan;
- bus 71 bij Centrum West door te koppelen met bus 70 naar Noordhove v.v.;
- de overstaprelatie van de Noord- naar de Zuidkant v.v. van station Lansingerland-Zoetermeer met enige regelmaat te monitoren in samenwerking met betrokken consumentenorganisaties zoals ROVER;
- 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.

H.IV Advies vervoerplan RET

IV.1 Algemeen

Ondanks de Nullijn hebben wij de indruk dat de vervoerder in zijn vervoerplan 2021 zijn best heeft gedaan om met hetzelfde budget meer reizigers te bedienen. Wij betreuren het dat daardoor op bepaalde trajecten met een gering aantal reizigers op sommige momenten (in de late avond en/of op zondagen) het openbaar vervoer geschrapt wordt, onder meer tram 7. Wij vinden het onacceptabel dat – met name het tramnet – niet altijd op bediening kan rekenen. De ruimtelijke ordening wordt – volkomen terecht – steeds meer geconcentreerd rond raillijnen. Rails vergt grote investeringen en inwoners en bedrijven gaan er vaak vanuit dat een raillijn daarom zekerheid biedt voor hoogwaardig OV en baseren hun aankoop, of de ontwikkeling van nieuw vastgoed hierop. Wij hebben de indruk dat een afnemend voorzieningenniveau aan dit principe afbreuk doet; dat vinden wij zeer gevaarlijk, omdat daarmee de zekerheid die raillijnen de reizigers biedt minder groot wordt. Het structurele probleem blijft dat er te weinig BDU beschikbaar wordt gesteld voor de exploitatie om de toenemende groei van openbaar vervoergebruik – voornamelijk veroorzaakt door meer inwoners en een verschuiving van auto naar onder meer OV – op te kunnen vangen.

Jammer is dat bij het stoppen van het Stop & Go systeem en het uitvallen van alternatief vervoer die anders het niet rijden van bijvoorbeeld trams in de avond, geen mogelijkheden zijn geboden aan de reizigers om op een andere manier te kunnen reizen. Zeer veel vitale beroepen blijven afhankelijk van het OV. Wij vertrouwen erop dat bij herhaling van dit soort omstandigheden directer zal worden gereageerd.

IV.2 Metro RET

We onderschrijven in grote lijnen de plannen die u heeft voor de metro. Gericht worden maatregelen genomen om de drukte op de belangrijkste plekken en tijden in het netwerk te verlichten. Met name het doortrekken van lijn D in de richting van Pijnacker Zuid tijdens de spits is een welkome uitbreiding. We vragen wel om afstemming van de dienstregeling op het stamtraject tussen Rotterdam Centraal en Slinge. Een zo evenwichtig mogelijke spreiding van de ritten zorgt voor een zo goed mogelijke verdeling van passagiers, waardoor de drukte optimaal wordt gespreid.

We vragen wel blijvend aandacht voor de trajecten waar overbelasting dreigt te blijven bestaan, zoals bij metrostation Parkweg en de toenemende groei op het stuk van lijn E dat niet verstrekt wordt met lijn D in de spits. Hier moet gestudeerd worden op lange termijn maatregelen.

We zijn ook positief over de voortzetting van de weekendmetro. We hopen dat de financiering door onder andere de gemeente Rotterdam, wordt geregeld. We zijn ook voorstander van uitbreiding van de bedieningstijden van de weekendmetro. Dit kan deels worden gefinancierd door het BOB-busnetwerk te reorganiseren en als aantakend op de metro vorm te geven. We staan hierbij ook positief ten opzichte van een hogere prijs voor de metro tijdens deze tijden als dit voor de financiering nodig is.

Advies metro

METROCOV adviseert:

- Positief op het vervoerplan van de metro;
- Evenwichtige spreiding van ritten op kerntrajecten;
- Aandacht voor toenemende groei op metrotrajecten en maatregelen die nodig zijn om capaciteitsknelpunten in de toekomst te voorkomen;
- Positief over voortzetting weekendmetro. Hierbij adviseren we onderzoek naar uitbreiding van de bedieningstijden hiervan, inclusief financieringsmogelijkheden die dit mogelijk maken.

IV.3 Tram RET

Voor de tram zijn relatief weinig wijzigingen voorzien. We staan positief ten opzichte van de uitbreiding van de dienstverlening op tijden en tracés dat er drukte is. Daarentegen staan we negatief ten aanzien van inperking van de bedieningstijden van de tram.

Uw plan om de avondbediening op lijn 7 na 22 uur te staken is wat ons betreft onaanvaardbaar. Het railvervoer is de basis van het openbaar vervoer in de omgeving van Rotterdam. Hier horen wat ons betreft ook kwaliteitsstandaarden bij, zoals een minimumbedieningsniveau en minimum frequenties. Dit past bij een groeiende stedelijke regio die Rotterdam is, en waar steeds meer activiteiten ook in de avonden plaatsvinden. Alle trajecten waar overdag een railvoertuig rijdt, moet dat wat ons betreft 's avonds ook. Ook als er relatief weinig reizigers in zitten. Opheffen van bediening 's avonds leidt overdag ook tot minder reizigers. Zo wordt een negatieve spiraal in gang gezet in reizigersaantallen, wat moet worden voorkomen.

Bovendien is de extra loopafstand van reizigers soms wel lang, tot 600 meter. Bedacht moet worden dat reizigers hun bestemming niet bij de niet meer bediende halte hebben, maar vaak honderden meters daar vandaan, waardoor de loopafstanden tot het adres nog groter zal zijn. Er wordt geen enkel alternatief geboden.

We adviseren negatief op het nog altijd niet terugbrengen van de avondbediening van lijn 21 naar Woudhoek van Schiedam.

Wij adviseren de gevolgen van de ingebruikname van de Hoekse Lijn te monitoren en zo nodig de frequenties van tram 21 en 24 hierop aan te passen. Deze monitoring kan echter alleen plaatsvinden als de maatschappelijke gevolgen als gevolg van Corona weer voorbij zijn.

Advies tram

METROCOV adviseert:

- positief op de plannen om de frequentie van de tram op de Laan op Zuid in de middag te verhogen;
- negatief op het staken van de avondbediening van tram 7;
- negatief op het niet terugkeren van de avondbediening op lijn 21.

IV.4 Bus RET

Voor de bus geeft METROCOV de volgende adviezen:

- Het plan is de lijnen 51 en 53 in Schiedam te koppelen tot een Ringlijn. We staan positief tegenover dit principe, maar hebben toch een aantal adviezen voor verandering van uw plan:
 - Zorg voor een koppeling van de lijnen op station Schiedam Centrum. Hierdoor kunnen reizigers meer profiteren van een doorgaande verbinding zonder overstappen. Hierdoor ontstaat een echte ringlijn.
 - Zorg voor een koppeling die de hele dag standhoudt, niet alleen buiten de spitsuren. Frequenties van de lijn moeten zo nodig worden geharmoniseerd.
 - De route over de Troelstralaan verdient de voorkeur boven de bestaande route over de Nieuwe Damlaan. Zo wordt het netwerk beter geïntegreerd, en wordt de drukke Nieuwe Damlaan in de spits vermeden. We verzoeken u contact op te nemen met de gemeente Schiedam om aanpassingen aan deze weg te doen, zodat het mogelijk wordt om hier toch met bussen te rijden.
- Lijn 170/173. Deze lijnen worden omgezet in R-net. Wij adviseren dat de lijnen een nummer krijgen in de 400-serie, zoals alle R-netlijnen in Zuid-Holland. Dan zouden de lijn 170 alleen niet 470 kunnen heten, omdat dat nummer al in gebruik is (voor de lijn Alphen aan den Rijn – Schiphol). Ook adviseren wij behalve de bussen ook alle haltes aan te passen aan de R-netstandaarden. Hierbij moeten alle haltes voorzien worden van comfortabele, herkenbare, toegankelijke abri's met DRIS en overdekte fietsenstallingen.
- We vinden de nieuwe opzet van het lijnennet in Hoogvliet positief ten opzichte van de huidige situatie. Wel vrezen we dat de vele lijnummers de eenduidigheid van het net niet ten goede komen. Ook denken we dat de reiziger meer behoefte heeft aan een simpele routevoering, met minder routes en hogere frequenties, dan de bestaande vele routes die gaan worden gereden. We adviseren na introductie de reizigersaantallen goed te monitoren.
- We zijn positief over het nieuwe lijnennet in Rotterdam Zuid.
- We zijn in essentie positief over de nieuwe opzet in Barendrecht en Ridderkerk. Wel wijzen wij met het oog op de lopende ontwikkeling van een HOV-net op het belang van een (snelle) verbinding tussen Ridderkerk en station Barendrecht, waar het op de P+R steeds drukker wordt en zelfs vaak vol is. Voor Ridderkerkers zou deze bus/treinverbinding een belangrijke verbetering zijn vergeleken met de huidige situatie (bus naar station Lombardijen) en reizigers uit de auto kunnen lokken. Net zoals in Barendrecht gaat gebeuren (lijn 283 langs station), zou hier een proef kunnen worden gehouden.

Advies METROCOV:

Een verbetering van het buslijnnet in Rotterdam-Alexander en Capelle a/d IJssel

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.

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.

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).

Hiermee krijgen de bewoners van het Lage Land een OV-verbinding met het winkelcentrum Lage Land.

Lijn 37 dienstregeling aanpassen: alle dagen vanaf aanvang dienst tot 23:30 uur 2x p/u.

Buurtbus lijn 606 route aanpassen: Capelsebrug – Kralingseveer – Capelle West – Ketensezoom – Slotlaan – Meeuwensingel – Rivierweg – Fluitenlaan – Kerklaan (Capelle centrum) v.v.

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.

H.V Advies vervoerplan EBS Voorne-Putten Rozenburg

V.1 Bus EBS Voorne-Putten Rozenburg

We geven voor de concessie EBS Voorne-Putten Rozenburg het volgende advies:

- In zijn algemeenheid zijn we positief over het vervoerplan en de wijzigingen daarin. Wel hebben we enkele aandachtspunten.
- U wilt stoppen met lijn 105 in de weekenden tussen Brielle en Hellevoetluis (via Nieuwenhoorn) door aanpassingen infra naar 30 km zone. De afstanden nemen aanzienlijk toe naar alternatieven. Er wordt voor Nieuwenhoorn geen alternatief geboden. Wij kunnen met dit voorstel alleen akkoord gaan als u op tijdstippen dat deze verbinding niet rijdt een alternatief in de vorm van bijvoorbeeld een betaalbare deur-haltetaxi aanbiedt.
- Wij zien een kans om samen met Connexxion een lijn op te zetten via de pont Hekelingen tussen Spijkenisse en Oud-Beijerland. Dit zou mede gezien de werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel vanaf 2023 een interessant alternatief voor automobilisten kunnen zijn.

Advies bus

METROCOV adviseert:

- Aanpassing van de lijnummers 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;
- 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;
- 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;
- Een directe verbinding van Ridderkerk naar station Barendrecht;
- Uitsluitend opheffen van lijn 105 op bepaalde tijdstippen als een volwaardig maatwerkalternatief voor reiziger wordt geboden;
- Te onderzoeken of een verbinding tussen Spijkenisse en Oud-Beijerland mogelijk is, via de veerpont bij Hekelingen;
- Positief ten aanzien van de overige aanpassingen.

V.2 Flexibel vervoer

Het Stop & Go-systeem is de kern van het flexibele net. Het systeem heeft een onduidelijk aantal reizigers. Dat wordt ook niet duidelijk uit de vraagstelling. We vinden het Stop & GO-systeem in principe een goede manier om rustige buslijnen op rustige tijden van een alternatief te voorzien. Over het huidige systeem wordt alleen niet goed gecommuniceerd.

Juist bij een systeem als Stop & GO, dat uniek is in Nederland, is extra communicatie naar de reiziger essentieel. Het wijkt af van regulier OV en is zo anders dan gewoon OV, dat extra aandacht noodzakelijk is. Het systeem mag niet gebruikt worden als een moetje, maar moet een aantrekkelijk reëel alternatief zijn voor het busvervoer.

Wij adviseren om communicatie op de website en op knooppunthaltes van regulier OV waar Stop & GO stop, aanzienlijk te verbeteren. De werking van het systeem, de bedieningstijden en de manier van bestellen moeten hier een stuk duidelijk worden beschreven dan nu het geval is. Ook kan geadverteerd worden in lokale kranten.

Advies flexibel vervoer

METROCOV adviseert de communicatie van het Stop & GO-systeem aanzienlijk te verbeteren.

Tot slot

We kijken uit naar de verdere uitwerking van de vervoerplannen en vertrouwen erop dat u ons advies met een positieve grondhouding hierin mee zult nemen. Mocht de Coronasituatie aanleiding geven tot een aanpassing van de vervoerplannen, dan willen wij conform ons adviesrecht nader daarover met u in overleg treden.

Namens de consumentenorganisaties verenigd in het METROCOV,

Met vriendelijke groet,

Nico van der Vliet, voorzitter