

Bundel van de Commissie Ruimte van 4 september 2018

- 00 Voorstel tot beschikbaarstelling krediet voor het aanleggen van een geluidsscherm langs de N223 ter hoogte van de Leeweg 45-79 te De Lier
- 01 Opening en mededelingen
- 02 Mededelingen wethouders
- 03 Vaststelling agenda
- 04 Spreekrecht voor burgers
- 05 Besluitenlijst
- 06 Actie- en toezeggingenlijst
- De memo's en stukken die bij dit agendapunt zijn aangehangen, zullen niet inhoudelijk behandeld worden maar ontvangt u ter informatie.*
- Informatie: beantwoording rondvraag fractie D66 inzake plaatsen oplaadpalen elektrische auto's (18-0147292)
- Informatie: beantwoording rondvraag fractie LPF inzake verkeersveiligheid Lierweg De Lier (18-0162614)
- Informatie: beantwoording rondvraag van GBW aan de Ruimte inzake verzakking De Lier (18-0157842)
- Informatie: memo bestuurder inzake Vervoerplannen 2019(18-0176537)
- Informatie: Persbericht inzake vervoersplannen 2019 (18-0176575)
- Informatie: Definitieve_Nota_van_Reactie_vervoerplannen_2019 (18-0179852)
- Informatie: Bewonersbrief zienswijze Vervoerplannen 2019 (18-0142298)
- Informatie: memo bestuurder inzake aanhoudende droogte
- 07 Lange Termijn Agenda
- 08 Bespreken Ingekomen Stukken
- 08.01 LTO Glaskracht d.d. 21-06-18 inzake zienswijze wijzigingsplan Noordlierweg 40a te De Lier
- De fractie WV wil weten:
Op welke wijze wordt gereageerd op de brief van LTO? Waarom nu wel actie van het LTO en in andere gevallen –de bouw van Verbakel Bomkas en menige andere bestemmingswijziging- niet?
Motivering: De fractie CDA wil weten:
Graag een reactie op de bezwaren van oa LTO Glaskracht en verdere uitleg op deze problematiek van het college*
- Zienswijze wijzigingsplan Noordlierweg 40a te De Lier (G18-001531)
- 08.02 Schrijven VVE inwoners Naaldwijk d.d. 14-05-18 inzake parkeren Naaldwijk
- De fractie WV wil weten:
In hoeverre wordt aan deze brief door het College tegemoet gekomen en wat zijn de concrete maatregelen en binnen welk tijdsbestek worden deze genomen?*
- 08.03 Schrijven Hoogheemraadschap van Delfland d.d. 06-06-18 inzake Waterkwaliteitsrapportage 2017
- De fractie WV wil weten:
Welke concrete stappen gaat het nieuwe College nemen om de waterkwaliteit in Westland nu eens snel te verbeteren? Dat we het aan de "sector" overlaten zou geen afdoende antwoord meer zijn omdat de sector nou eenmaal bewezen heeft daar nou net niet voor te zorgen en alleen blijkbaar eigen belangen nastreeft.*
- Waterkwaliteitsrapportage (G18-001398)
- 08.04 Schrijven Natuurpunt Westland d.d. 08-06-18 inzake Reigernesten en Natuurbeleid
- De fractie WV wil weten:
In hoeverre houdt het College in haar beleid rekening met hetgeen Natuurpunt Westland heeft uitgesproken en is het College bereid om het beleid te herzien?*
- reigernesten / natuurbeleid (G18-001403)
- 08.05 Schrijven Natuurpunt Westland d.d. 21-06-18 inzake slecht onderhouden bomen
- De fractie WV wil weten:
Op welke wijze wil het College uitvoering geven aan de wens van Natuurpunt Westland.*
- 08.06 Schrijven inwoner Naaldwijk d.d. 21-06-18 inzake wijzigingsplan Kleine Achterweg te Naaldwijk
- De fractie WV wil weten:
In hoeverre wordt gevolg gegeven aan de vraag van de inwoner?*
- 09 Schrijven college d.d. 01-06-18 betreffende beantwoording artikel 42-vraag gesteld door de fractie WV inzake Opstalweg te Naaldwijk

De fractie WV:

In hoeverre zijn er maatregelen al getroffen om de Opstalweg een minder snelle weg te maken

- 10 Schrijven college d.d. 01-06-18 betreffende beantwoording artikel 42-vraag gesteld door de fractie WV inzake ondeugdelijke fietspaden

De fractie WV:

Nog steeds constateert onze fractie dat de fietspaden in Westland best wel in slecht staat zijn. Wanneer wordt daar nu daadwerkelijk iets aan gedaan door dit nieuwe College?

- 11 Schrijven college d.d. 11-06-18 betreffende beantwoording artikel 42-vraag gesteld door de fractie WV inzake meting luchtkwaliteit Westland

De fractie WV:

Waarom weigert het College botweg een goede manier van luchtkwaliteitsmeting die ook in andere gemeenten algemeen gangbaar is?

- 12 Schrijven college d.d. 06-06-18 betreffende beantwoording artikel 42-vraag gesteld door de fractie GL inzake Vernietiging konijnenholen

De fractie GroenLinks zal nog met vragen komen.

- 13 Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Rijnvaart

- 14 Voorstel tot vaststelling van de bestemmingsplannen Schepen 2 te Naaldwijk en Zuideinde 28 te Naaldwijk

- 15 Schrijven college inzake ontwerp bestemmingsplan Westmade-Noord

- 16 Schrijven college d.d. 18-07-18 inzake ontwerpbestemmingsplan en ontwerpexploitatieplan De Kreken fase 2

- 17 Rondvraag

- 18 Sluiting



Memo

AAN : de leden van de commissie Ruimte

VAN : wethouder L.K. Snijders

C.C. :

DATUM : 27 juni 2018

BETREFT : Rondvraag fractie D66 inzake plaatsen oplaadpalen elektrische auto's

Aanleiding

Ten behoeve van de rondvraag van de commissie Ruimte van 19 juni 2018, zijn door de fractie D66 vragen gesteld inzake plaatsen oplaadpalen elektrische auto's. Tijdens de commissie is toegezegd de beantwoording schriftelijk toe te sturen.

Inleiding door de fractie

Op 30 mei 2018 plaatste de website Westlanders.nu een artikel over het plaatsen van oplaadpalen voor elektrische auto's in de Kruisbalk te Wateringen en de boosheid van de bewoners daarover. Onze fractie vindt de omschakeling van rijden op fossiele brandstoffen naar elektriciteit een goede ontwikkeling. Meer elektrische auto's betekent dan ook dat er meer oplaadpalen moeten komen. Bewoners kunnen daar op eigen terrein in voorzien, maar oplaadpalen zullen ook steeds meer in de openbare ruimte worden geplaatst. Uit het artikel begrijpen wij dat er ergens iets misgaat in de communicatie tussen de gemeente, blijkbaar als opdrachtgever van het plaatsen, en de omwonenden van een gekozen locatie.

Het bovenstaande leidt tot de volgende vragen:

Vraag 1

Hoeveel oplaadpalen voor elektrische auto's worden er door de gemeente Westland in de openbare ruimte geplaatst en hoeveel parkeerplaatsen worden daarvoor gebruikt?

Antwoord 1

Bij de overeenkomst met Engie is een verwacht aantal van 110 laadpalen genoemd. Het feitelijk aantal te realiseren oplaadpunten is afhankelijk van de verkoop van elektrische auto's en de bijbehorende behoefte aan openbare oplaadpunten. In de voorgaande jaren zijn er al 38 laadpunten geplaatst.

In 2018 wordt rekening gehouden met de plaatsing van 35 laadpunten, waarvan dit jaar (26 juni 2018) reeds 10 geplaatst en 18 locaties nog in voorbereiding zijn. De volgende nieuwe locaties zijn in voorbereiding:

1. Graaf Florisplein ('s-Gravenzande)
2. Finckenflugelstraat (Wateringen)
3. Mondriaan (Monster), geplaatst en binnenkort in bedrijf
4. Leeuwerik (Kwintsheul)
5. Haagweg (Monster)
6. Slangekruid (Monster)
7. Populier (Naaldwijk)



8. Platostraat (Honselersdijk)
9. Strijphorst (Honselersdijk)
10. Rijsenburgerweg (Poeldijk), geplaatst en binnenkort in bedrijf
11. Kon. Julianaweg ('s-Gravenzande)
12. Hoofdstraat (De Lier)
13. Havenstraat (Monster)
14. Stokdijkkade (Naaldwijk)
15. Nassaustraat (Wateringen)
16. Prinsenlaan (Maasdijk)
17. Van Beuningenstraat (Maasdijk)
18. Naaldwijkseweg ('s-Gravenzande)

De geplaatste laadpalen zijn te raadplegen via de website van gemeente Westland of via www.laadpalen.nl. Een laadpunt kan gelijktijdig twee voertuigen opladen. In eerste instantie wordt er één parkeervak gereserveerd voor elektrisch laden. Bij een toenemende behoefte kan er een tweede parkeervak aan toegevoegd worden.

Vraag 2.

Hoe is de keuze voor de locatie tot stand gekomen? Zijn de locatiekeuzes gepubliceerd?

Antwoord 2

Engie heeft de aanvraag voor een laadpaal in de Kruisbalk te Wateringen in behandeling genomen. Engie heeft een afweging en een voorkeurslocatie bij de gemeente ingediend. De gemeente heeft ingestemd met de voorgestelde locatie waarna een verkeersbesluit is opgesteld en gepubliceerd. Tegen de bekendmaking van het verkeersbesluit is geen bezwaar ingediend waarna uitvoering van het besluit heeft plaatsgevonden. Plaatsing van de e-laadpaal is conform de daarvoor geldende procedures en uitgangspunten tot stand gekomen. In het vervolg zal door middel van een tijdelijk bord met de tekst "*Hier komt binnenkort een oplaadpunt voor elektrische voertuigen* " het voornemen hiervan kenbaar worden gemaakt aan de omgeving. Deze vooraankondiging wordt twee weken voorafgaand aan de publicatie geplaatst.

Vraag 3

Kunnen inwoners voor hun eigen straat of buurt een openbare oplaadpaal aanvragen bij de gemeente?

Antwoord 3

Inwoners kunnen, mits zij aan kunnen tonen dat zij een elektrische auto hebben en geen mogelijkheid hebben om het voertuig op eigen terrein op te laden, een aanvraag indienen voor een openbare oplaadpaal.

Vraag 4

Is het toegestaan om de parkeerplaats bij een oplaadpaal te gebruiken voor het parkeren van een 'gewone' auto of is gebruik alleen toegestaan voor het opladen van de auto? Dient de auto na volledig opladen ergens anders geparkeerd te worden?

Antwoord 4

Als je geen elektrische auto hebt dan mag je niet bij e-laadpaal parkeren. De e-laadplaats is uitsluitend bedoeld voor het opladen van een e-voertuig. Het e-voertuig dient na te zijn opgeladen ergens anders te worden geparkeerd zodat de e-laadpaal beschikbaar komt voor een volgende e-laad gebruiker.



Memo

AAN : de leden van de commissie Ruimte

VAN : wethouder P. Varekamp

C.C. :

DATUM : 26 juni 2018

BETREFT : Rondvraag fractie LPF inzake verkeersveiligheid Lierweg De Lier

Aanleiding

Tijdens van de rondvraag van de commissie Ruimte van 19 juni, zijn door de fractie LPF vragen gesteld inzake verkeersveiligheid Lierweg de Lier. Doordat de vragen kort voor de vergadering ingediend zijn, is er geen gelegenheid geweest de vraag in de commissievergadering te beantwoorden en volgt nu schriftelijke beantwoording.

Inleiding door de fractie

Door diversen bewoners van de Lierweg in De Lier wordt gemeld dat, ondanks dat het een 30 km zone is er erg hard gereden wordt. Daarnaast is het erg druk geworden door de afsluiting van de Sportlaan waardoor de M.A. de Ruyterstraat de belangrijkste in en uitgaande route is voor het centrum van De Lier. Bewoners maken zich ernstig zorgen over hun veiligheid maar zeker die van hun kinderen. Onlangs zijn er al een aantal huisdieren aangereden wat een aanwijzing kan zijn voor hogere snelheden dan toegestaan. De politie is al meerdere malen gewezen op de hogere snelheden.

In januari jl. heeft onze fractie al vragen gesteld over de (on) bereikbaarheid van De Lier en met name het centrum en de Lierweg is een van de aanrijroutes van het centrum. Tot op heden zijn er nog geen antwoorden op deze vragen ontvangen.

Reactie: Dit betreft een artikel 42 vraag die separaat nog beantwoord zal worden.

Vraag 1

Zijn de genoemde klachten van bewoners bekend bij de wethouder?

Antwoord 1

Door werkzaamheden op de Sportlaan verspreidt het verkeer zich over andere, omliggende, wegen, waaronder de Lierweg. De extra verkeersdruk veroorzaakt overlast.

Vraag 2

Zijn er via de politie of meldpunt leefomgeving meldingen ontvangen over te hoge snelheden op de Lierweg? Zo ja, is er wat met deze informatie gedaan?

Antwoord 2

Er zijn meldingen ontvangen dat er op De Lierweg te hard gereden wordt. Met de politie hebben wij de afspraak dat de gemeente Westland binnenkort snelheidsmetingen verricht. De resultaten van deze metingen worden verstrekt aan de politie. De politie bepaalt aan de hand van de resultaten van de metingen of er handhavend wordt opgetreden.



Vraag 3

Als er geen meldingen bekend zijn kan de wethouder dan informeren bij de politie naar de stand van zaken?

Antwoord 3

Zie antwoord 2.

Vraag 4

Kan de wethouder kijken naar mogelijke maatregelen om de toegestane snelheid te handhaven en bewoners te informeren over mogelijke maatregelen?

Antwoord 4

Zoals bij vraag 2 aangegeven, zullen snelheidsmetingen verricht worden. Verder betreft hier ook gedrag van weggebruikers. Het toepassen van fysieke snelheidsremmers, zoals drempels, is vanwege trillinghinder aan de oudere woningen langs de Lierweg niet mogelijk. Bewoners worden bij het beantwoorden van meldingen via het meldpunt Leefomgeving zoveel mogelijk geïnformeerd dat fysieke snelheidsmaatregelen eigenlijk onmogelijk zijn.



Memo

AAN : de leden van de commissie Ruimte

VAN : wethouder L.K. Snijders

DATUM : 10 juli 2018

BETREFT : Afdoening toezegging TZ227RO naar aanleiding van de rondvraag door de fractie GBW inzake waterproblematiek De Lier

Aanleiding

Ten behoeve van de rondvraag van de commissie Ruimte van 19 juni 2018, zijn door de fractie GBW vragen gesteld inzake waterproblematiek De Lier.

Inleiding door de fractie

In het antwoord van het college op een vraag van de LPF-fractie inzake verzakkingen in De Lier is aangegeven dat het financieel niet haalbaar is om de verzakkingen eerder aan te pakken.

Vraag 1

Het college werkprogramma is nog niet gereed, toch geeft het college in dit antwoord reeds aan dat er geen financiële prioriteit is om dit probleem aan te pakken. Aanpak van verzakkingen en zorgen voor droge voeten in De Lier zouden juist wat onze fractie betreft wel prioriteit moeten krijgen.

Antwoord 1

Aanpak van de verzakkingen in De Lier heeft zeker prioriteit, alleen wordt er nu gehandeld op basis van het ophoogprogramma Bomen- en Druivenbuurt zoals beschreven in de raadsmemo van 9 januari 2018, mede gebaseerd op het vorige college werkprogramma.

Vraag 2

De hevige regenbuien van de afgelopen tijd geven aan dat de waterproblematiek in De Lier nog steeds aandacht verdient. Kunt u contact opnemen met het hoogheemraadschap van Delfland of er voldoende is voorgemalen? De indruk bestaat namelijk dat dit niet of niet tijdig heeft plaatsgevonden.

Antwoord 2

Ja, wij hebben contact opgenomen met het Hoogheemraadschap van Delfland om te vragen of er voldoende is voorgemalen. Het Hoogheemraadschap heeft hier het volgende op geantwoord: *“Op de dinsdag is niet voorgemalen. Op de donderdag wel. Dinsdag niet omdat het de eerste bui was na een langere droge periode. Hierdoor waren de waterstanden al niet hoog. Bovendien is de afvoer van het oppervlaktewater een kwestie van uren (12) over het gehele gebied van Delfland. Dat terwijl de regenbui van 70 mm in 20 minuten is gevallen in De Lier. In Delft is bijvoorbeeld veel minder regen gevallen. Meer afvoer is dan niet effectief. Bij dit soort buien zijn vasthoudmaatregelen veel effectiever. Deze liggen veel dichterbij en kunnen op korte termijn een veel effectiever effect opleveren.”*



Memo

Vraag 3

Vorig jaar is door het college een onderzoek gedaan naar een doorsteek van de brede Lee naar het Zwethkanaal in De Lier. Het hoogheemraadschap van Delfland heeft deze doorsteek helaas niet meer hoog op haar prioriteitenlijst staan. Kunt u tevens nagaan bij Delfland of de recente regenbuien aanleiding geven om deze doorsteek weer top prioriteit te geven?

Antwoord 3

Ja, wij hebben nagevraagd bij het Hoogheemraadschap van Delfland of de recente regenbuien aanleiding geven om de doorsteek tussen de Zweth en Brede Lee weer top prioriteit te geven. De reactie van het Hoogheemraadschap is dat hun standpunt omtrent de doorsteek van de Brede Lee hierdoor niet verandert en dus geen prioriteit krijgt. Volgens het Hoogheemraadschap zit er geen knelpunt in het boezemsysteem rondom De Lier. Het gemeentelijke onderzoek in 2017 naar de mogelijkheden van een doorsteek tussen de Zwet en de Brede Lee was puur gericht op uitbreiding van de recreatieve vaarvoorziening rondom De Lier.



Memo

AAN : de leden van de commissie Ruimte

VAN : wethouder P. Varekamp

C.C. :

DATUM : 11 juli 2018

BETREFT : Reactie en besluitvorming MRDH betreffende de Vervoerplannen 2019

Op 11 juli 2018 heeft de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH de Vervoerplannen 2019 en de Nota van Reactie vastgesteld. Voor de volledigheid treft u bijgaand alvast het bijbehorende persbericht aan.

Op grond van de door het college Westland ingediende zienswijze is het HTM Ontwerp Vervoerplan 2019 aangepast. Zo gaat buslijn 21 niet over de Ambachtsweg in Wateringen, maar blijft deze via de huidige route rijden. De langere route via de Poeldijkseweg vergt extra middelen maar deze heeft het vervoerbedrijf niet beschikbaar. De gemeente Westland gaat dit jaar gezamenlijk met de MRDH en in samenhang met de nabijgelegen nieuwbouwlocaties en de HTM andere mogelijkheden onderzoeken.

De overige in de zienswijze opgenomen reacties hebben niet tot aanpassingen van de Ontwerp Vervoerplannen geleid. Wel zijn in de Nota van Reactie een aantal concrete acties overgenomen. Zo kan na realisatie van een nieuwe bushalte in de Koningin Julianalaan in 's Gravenzande deze in de dienstregeling van buslijn 31 worden opgenomen.

Op de MRDH-site kunt u de vastgestelde Vervoerplannen en de Nota van Reactie de komende dagen al inzien. De definitieve Nota van Reactie wordt door de MRDH ter informatie naar de colleges gestuurd. Na ontvangst wordt deze met een begeleidende brief namens het college aan u en aan diegene die schriftelijk gereageerd hebben, gestuurd.





PERSBERICHT

Aan de redactie

Postadres:
Postbus 150
2670 AD NAALDWIJK
Bezoekadres:
Laan van de Glazen Stad 1
2672 TA NAALDWIJK
T 14 0174
F (0174) 673 600
E info@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

DATUM
11-07-2018

NUMMER PERSBERICHT
18 065

HTM buslijn 21 niet over de Ambachtsweg naar Wateringen

In het vastgestelde HTM Vervoerplan 2019 is het voorstel om buslijn 21 via de Ambachtsweg naar Wateringen te laten rijden, niet opgenomen. Deze blijft via de huidige route rijden.

De HTM buslijn 21 zou met de route via de Ambachtsweg naar Wateringen voldoen aan de wens van vele Wateringers, voor een rechtstreekse verbinding naar het HagaZiekenhuis in Den Haag. Een langere route via de Poeldijkseweg vergt extra middelen die het vervoerbedrijf niet beschikbaar heeft.

Verder onderzoek naar alternatieve route

Met het oog op de Westlandse behoefte aan een directe busverbinding tussen Wateringen en het HagaZiekenhuis locatie Leyweg in Den Haag, gaan de gemeente Westland, de HTM en de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) alternatieven onderzoeken. In het onderzoek worden de nabijgelegen gebiedsontwikkelingen meegenomen. De resultaten van dit onderzoek worden begin 2019 verwacht.

Voor direct vervoer naar het HagaZiekenhuis kunnen reizigers gebruik maken van de Regiotaxi, www.regiotaxi.haaglanden.nl.

Busvervoer Connexxion in 's Gravenzande

Ook op het Ontwerp Vervoerplan 2019 Haaglanden Streek van Connexxion zijn reacties vanuit het Westland gegeven. In de Nota van Reactie zijn een aantal concrete acties opgenomen. Zo kan bijvoorbeeld na realisatie van een nieuwe bushalte aan de Koningin Julianalaan in s- Gravenzande, deze in de dienstregeling worden opgenomen.

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
Gemeente Albrandswaard	Geen opmerkingen bij vervoerplan van RET.		Nee
	Vraagt aandacht voor capaciteitsproblematiek buurtbus en verzoekt MRDH en RET om medewerking aan constructieve oplossingen.	MRDH als subsidieverlener en RET als opdrachtnemer gaan hier graag het gesprek met de gemeente als opdrachtgever over aan.	Nee
Gemeente Barendrecht	Wat is in uw optiek de ideale vorm van dialoog en samenwerking tussen RET, gemeente en evt. MRDH, gericht op positieve ontwikkeling OV voor de reiziger, woonachtig in Barendrecht?	De eind januari 2018 gehouden bewonersbijeenkomst in het gemeentehuis van Barendrecht waarbij RET en MRDH aanwezig waren is door zowel gemeente als RET en MRDH positief gewaardeerd. Er kon uitleg gegeven worden over de werking van de concessies, het proces rond de vervoerplannen, maar ook over wat er op straat aan OV rondrijdt en wat nog meer aan OV gewenst zou zijn. Tegelijkertijd is ook uitgelegd dat mede gegeven de ontwikkelruimte van de RET en de beschikbare financiële kaders van de MRDH niet alle (uitbreidings-)wensen van de gemeente/burgers ingewilligd kunnen worden. In de huidige procedure voor de vervoerplannen met een jaarlijkse sequentie is de tijd om tussen de vervoerders en gemeenten in goed overleg tot optimaal resultaat in het vervoerplan te komen beperkt. Die beperkte dialoog kan er toe leiden dat voor gemeenten onvoldoende duidelijk is waarom de wijzigingen van de plannen zoals voorgesteld door de vervoerders passend en effectief zijn voor het door de 23 gemeenten van de MRDH vastgestelde bereikbaarheidsbeleid, en de voordelen van de wijziging gezien het beleid en het eisenpakket opwegen tegen de nadelen. Ook kan het leiden tot onvoldoende gelegenheid voor de gemeenten en vervoerders om te bezien of de wensen van de gemeenten niet inpasbaar zijn, zonder dat dat afbreuk doet aan het aan de vervoerder opgelegde regionale beleid en eisenpakket. Er vindt daarom onderzoek plaats om te bezien of en zo ja hoe tot een verbeterde vervoerplanprocedure gekomen kan worden. Diverse gemeenten zijn en worden bij dit onderzoek en oplossingsrichtingen betrokken. In het najaar van 2018 wordt de uitkomst van dit onderzoek verwacht. Belangrijk om aan te geven is dat ook bij een verbeterde procedure er situaties zullen blijven bestaan waarin lokale wensen, bijvoorbeeld om	Nee

		een bestaande situatie te behouden, niet altijd zal aansluiten bij het beleid en eisenpakket dat vanuit het doel van verbetering van de bereikbaarheid in de Metropoolregio dat door de 23 MRDH-gemeenten is vastgesteld. MRDH verwacht uw vraag afdoende beantwoord te hebben. Nog ter aanvulling: dagelijks wordt er door de RET en de andere vervoerders hard gewerkt aan goed OV. Uit de stijgende cijfers uit de OV-Klantenbarometer blijkt dat de reizigers het huidige OV steeds positiever waarderen en ook de reizigers aantallen nemen jaarlijks nog steeds behoorlijk toe.	
	Wat kan RET doen om tegemoette komen aan de onderwerpen van de bewonersavond, met name tijden / plekken / relaties waar het OV nu niet in voorziet en impact op omgeving?	De RET heeft alle suggesties van de bewonersavond zorgvuldig bekeken. Voor een aantal wensen biedt de nieuwe buurtbus in Barendrecht een oplossing. Voor de overige wensen geldt meestal dat het honoreren van de wens door extra ritten toe te voegen of een route aan te passen, er tegelijkertijd toe leidt dat elders ritten geschrapt worden of haltes vervallen, waardoor per saldo geen verbetering van het openbaar vervoer voor de reiziger wordt gerealiseerd. MRDH heeft in berichtgeving aan uw wethouder Verkeer en Vervoer al meteen meegegeven dat de kans groot zou kunnen zijn dat input vanuit de bewonersavond niet meegenomen zou kunnen worden in de vervoerplannen 2019. Niet uit onwil maar omdat eind januari 2018 de vervoerplannen 2019 al in een gevorderd stadium waren. Direct heeft MRDH aan de wethouder aangegeven dat alle opgehaalde input door RET goed bekeken zal worden in de aanloop naar de vervoerplannen 2020.	Nee
	Pleit ervoor lijn 183 ook 's avonds en op zondag te laten rijden, de lijn een noordelijker route in Carnisselande te geven en na te denken over een betere overstap tussen bus en tram bij het Middeldijkerplein.	Uitbreiding van lijn 183 vergt extra inzet, en op de genoemde tijdstippen wordt ingeschat dat het aantal te verwachten reizigers niet voldoende zal zijn om een uitbreiding te rechtvaardigen. Verschuiving van de route in Carnisselande zou leiden tot het vervallen van een aantal haltes op de huidige 'zuidelijke' route, waar circa 350 reizigers gebruik van maken. Als alternatieve oplossing kan de buurtbus de 'noordelijke' route in Carnisselande gaan volgen. MRDH verzoekt u deze mogelijke route te betrekken bij de implementatie van uw buurtbus. Het klopt dat er bij het Middeldijkerplein enige loopafstand is tussen de bus- en tramhalte. Reizigers die willen overstappen van lijn 25 op lijn 183 en omgekeerd, kunnen dit echter ook doen bij de halte Waterkant / Havenkwartier. Hier liggen de bus- en tramhalte veel dichterbij elkaar.	Nee

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
	Verzoekt om de halte bij het Inge de Bruin zwembad de gehele dag te bedienen.	Deze halte kan worden bediend door de nieuwe buurtbus.	Nee
	Tevreden met ontwikkeling lijn 283, dringt erop aan de verdere ontwikkeling van deze lijn in de gaten te houden.	RET zal de verdere ontwikkeling van buslijn 283 (blijven) monitoren.	Nee
	Wil evaluatie 'Klokslag 12'.	RET zal de ervaringen met 'klokslag 12' monitoren.	Nee
	Betreurt vervallen eerste ritten lijn 82 op zaterdag, en wil dat deze ritten blijven rijden.	Het vervallen van ritten is altijd te betreuren. Echter, het aantal reizigers is met gemiddeld 10 reizigers op 2 hele ritten laag en voor de meeste van de huidige reizigers biedt de eerste rit van lijn 183 een alternatief. Om deze reden wordt het voorstel niet aangepast. In de MRDH-brief aan uw College (december 2017 met kenmerk 43060) is u verzocht om mee te denken over hoe meer gewenst OV bovenop het vervoerplan mogelijk te maken is. MRDH en RET zien uit naar een gesprek waarin u ideeën en suggesties inbrengt voor de vervoerplannen van volgend jaar.	Nee
	Positief over verlenging lijn 187 naar Nieuw Reijerwaard, vraagt om ook te kijken naar verlenging lijn 188.	MRDH en RET stellen voor om eerst de effecten van de verlenging van lijn 187 te monitoren.	Nee
	Wil graag inzet duurzame bussen, met name op lijn 84	De nieuwe busconcessie kent een ambitieuze transitie naar Zero Emissie busvervoer. De transitie naar 100% zero-emissie bussen verloopt in vier stappen: 55 bussen in 2020, 50 bussen in 2022, 50 bussen in 2025 en de laatste 110 bussen uiterlijk in 2030. Welke lijnen op welk moment overgaan naar ZE wordt later bekend.	Nee
	Vraagt aandacht voor opgave CO2-neutraliteit in 2030. Kan RET een 'CO2 footprint' van bus en tram leveren?	In haar duurzaamheidsagenda heeft de RET de doelstelling opgenomen om onze reizigers in 2030 klimaatneutraal te vervoeren. Dit komt overeen met uw doelstelling van klimaatneutrale gemeente. Daar werkt RET onder andere met de transitie naar zero emissie busvervoer die in 2030 afgerond moet zijn. RET bekijkt haar footprint voor het gehele bedrijf en alle modaliteiten; het is helaas niet mogelijk dit voor één gemeente uit te rekenen, aangezien de RET-voertuigen per rit vaak in meerdere gemeenten rijden. RET maar ook MRDH vanwege haar ontwikkelrichting naar en concrete afspraken over Duurzaam OV, hebben dus aandacht voor CO2-neutraliteit. Echter een specifieke CO2 footprint voor uw eigen gemeente kan helaas niet geleverd worden.	Nee

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
	Wil mee (blijven) denken over de openbaar vervoerplannen	MRDH en RET juichen dit toe. In onze beleving zijn de contactlijnen tussen de gemeente en MRDH/RET al kort en gedurende het hele jaar kan er dus al overleg plaatsvinden. MRDH en RET zien dus uit naar uw proactieve houding in dit proces bij de volgende ronde van de vervoerplannen. Ook tijdigheid is hierin van bijzonder belang.	Nee
Gemeente Brielle	Geen reactie ontvangen	Toelichting: Hoogstwaarschijnlijk is er geen reactie binnengekomen omdat de vervoerplannen van EBS, die van invloed zijn op de gemeente Brielle, in het kader van de gewonnen aanbesteding, niet voor reactie waren opgesteld. Betreffende gemeenten zijn wel over het openbaar vervoer dat EBS per december 2018 gaat verzorgen geïnformeerd.	Nee
Gemeente Capelle aan den IJssel	In de Vervoerplannen RET 2019 wordt aangegeven, dat de RET voornemens is de mogelijkheid te onderzoeken om enkele vroege en late ritten op de metro aan te passen. Concreet wordt onder andere onderzocht of de laatste metrorit op lijn C, vertrek om 00.18 uur, vanaf Capelle-De Terp naar Kralingse Zoom van zondag tot en met donderdag kan vervallen. Van deze rit maken gemiddeld 2 reizigers gebruik. Reizigers vanaf Capelle-De Terp kunnen gebruik maken van de metrorit, die een kwartier eerder vertrekt. De eerdergenoemde rit van 00.18 uur wordt nog wel geboden op vrijdag en zaterdag. Dit zijn immers de dagen dat de nachtmetro rijdt. Gelet op: het zeer lage aantal reizigers op deze laatste rit van 00.18 uur vanaf Capelle-De Terp; de mogelijkheid om vanaf Capelle-De Terp gebruik te maken van de metrorit, die een kwartier eerder vertrekt; het feit, dat de rit van 00.18 uur nog wel wordt geboden op vrijdag en zaterdag; het feit, dat er geen wijzigingen worden onderzocht dan wel worden voorgesteld voor laatste metroritten vanaf het centrum van Rotterdam naar Capelle-De Terp, hebben wij begrip voor het eventueel vervallen van de onderhavige laatste metrorit. Wij zien de resultaten van het onderzoek van de RET met belangstelling tegemoet.	MRDH en RET nemen kennis van uw opvatting over de laatste metrorit.	Nee
	Conform de afspraken zal buslijn 95 niet eerder worden opgeheven, dan dat er in Capelle-West	MRDH en RET werken inderdaad samen met de gemeente aan de voorbereidingen voor het invoeren van deze buurtbus en daarom	Nee

	een maatwerkvoorziening in de vorm van een buurtbus komt; reizigers van en naar Rivium hebben een alternatief in de vorm van de Rivium Parkshuttle. Inmiddels zijn door onze gemeente, in nauwe samenwerking met de RET en de MRDH, de voorbereidingen voor het invoeren van een buurtbus Capelle aan den IJssel gestart.	nemen MRDH en RET voor dit moment kennis van uw reactie.	
	Lijn 30 begint op zaterdagochtend rond 07.00 uur. Tussen 07.00 en 08.00 uur maken maximaal "slechts" 20 reizigers, gerekend in beide richtingen, gebruik van in totaal 5 ritten (dus gemiddeld 4 reizigers per rit). Uit ambtelijke informatie blijkt, dat de RET helaas niet beschikt over een uitsplitsing van het bovengenoemde aantal reizigers over de 5 ritten tussen 07.00 en 08.00 uur. Er wordt voorgesteld om lijn 30 op zaterdagochtend vanaf 08.00 uur te laten rijden; dit komt overeen met veel andere buslijnen. Hoewel wij met de RET van mening zijn, dat het genoemd aantal reizigers zeer laag is voor een reguliere buslijndienst, merken wij het volgende op. De ontsluiting per busvervoer van de wijk Capelle-Schollevaar is al sinds jaar en dag voor onze gemeente een bron van zorg. Gelet op het bovenstaande dient zorgvuldig te worden omgegaan met het al dan niet schrappen van ritten, ook op zaterdagochtend. Het streven is erop gericht om in 2019 de buurtbus in te voeren in onze gemeente. Deze buurtbus zal onder andere de wijk Capelle-Schollevaar ontsluiten en de exploitatietijden op zaterdag zullen in overleg met onze gemeente nog moeten worden bepaald. Hoewel wij ons realiseren: dat de bestemmingen/doelgroepen, waar buslijn 30 en waar de buurtbus op gericht is, niet geheel dezelfde zijn; dat de eerste treinrit vanaf NS-station Capelle-Schollevaar richting Alexander van 06.51 uur (en omgekeerd nog iets eerder) voor reizigers, die hun herkomst/bestemming hebben op korte loopafstand van het station Schollevaar, een alternatief zou kunnen zijn, staan wij voor, de ritten vóór 08.00 uur niet eerder te schrappen, dan dat de buurtbus is ingevoerd en hiervan de exploitatietijden op zaterdag zijn vastgesteld.	Het ligt niet in de verwachting dat een toekomstige buurtbus in Capelle Schollevaar op zaterdagochtend vanaf 7.00 uur zal rijden. Die 20 reizigers die in het vervoerplan genoemd worden, zijn alle reizigers die op zaterdag vóór 8 uur in lijn 30 zitten. Dit zijn reizigers van de volgende ritten: 6.59 en 7.29 vertrek Alexander (hele rit) 6.41, 7.13 en 7.43 vertrek Schollevaar (hele rit) Dan gaat het dus om 5 ritten en 20 reizigers; gemiddeld 4 reizigers gemiddeld per rit. Om reizigers op vroege zaterdagochtend toch een reismogelijkheid te bieden, zal RET een rit met aankomst op station Alexander rond 7.30 uur blijven rijden. De vroege ritten verdwijnen wel. Daarmee wordt aangesloten aan dat wat de gemeente voorstelt dat als het tot onoverkomelijke bezwaren leidt, de meest vroege ritten geschrapt mogen worden (en niet de latere).	Ja. De rit van buslijn 30, die rond 7.30 uur aankomt op station Alexander zal de eerste rit van buslijn 30 op zaterdag zijn.

	Mocht dit tot onoverkomelijke bezwaren leiden, dan stellen wij voor alleen de meest vroege ritten tussen 07.00 en 08.00 uur te schrappen.		
Gemeente Delft	Wij zien in het vervoerplan 2019 dat in de spits de frequentie op lijn 40 van 3x naar 4x per uur wordt verhoogd. Wij zijn blij dat hierdoor extra capaciteit ontstaat tussen Delft Station en TU Campus.	MRDH en RET nemen kennis van uw positieve reactie.	Nee
	De RET anticipeert door een betere lijnvoering van lijn 174 in Pijnacker op nieuwbouw ontwikkeling in Keijzershof. Wij hopen dat hiermee ook een bijdrage kan worden geleverd aan betere bezetting om lijn 174 (in de toekomst) ook in de avonduren en in het weekend te laten rijden van en naar station Delft.	MRDH en RET hopen ook dat de routewijziging nieuwe reizigers oplevert. Gezien het huidige gebruik van lijn 174, ligt uitbreiding van de bediening naar avond en weekend echter niet meteen voor de hand.	Nee
	Beide buslijnen rijden ook over de Sebastiaansbrug. In het vervoerplan 2019 van de RET zijn hiervoor geen (voorgenomen) omleidingsroutes opgenomen. Afstemming met de omleidingsroutes van Connexxion is nodig.	Deze afstemming vindt al plaats. Besluitvorming over de omleidingsroutes vindt separaat van dit vervoerplan plaats. De informatie over de omleidingen is ter informatie weergegeven in de bijlagen en is niet adviesplichtig conform de procedure vervoerplan en daarnaast nog niet definitief. Gezien de impact op de reisrelaties en reizigersstromen heeft vervoerder Connexxion gemeend dit echter wel ter informatie toe te voegen aan het concept-vervoerplan. Vervoerder en MRDH zijn nog met u in overleg over de omleidingsroutes en hierin kunnen nog wijzigingen optreden. De bijlage Sint Sebastiaansbrug is dan ook geen onderdeel van het definitieve vervoerplan (= ontwerp-vervoerplan + Nota van Reactie).	Nee
	Kan zich vinden in frequentieverlaging in het weekend voor 10:00 op tramlijn 19 in combinatie met de frequentieverhoging op tramlijn 1 op zaterdag tussen 11:00 en 15:00.	MRDH en HTM nemen kennis van uw instemming.	Nee
Gemeente Den Haag	Het valt ons op dat in de top tien van metrostations met de hoogste reizigersgroei drie Haagse stations staan: Den Haag Centraal, Forepark en Leidschenveen. Kunt u aangeven of hier sprake is van een absolute reizigersgroei op deze stations of dat het een verschuiving is in het gebruik van RandstadRail of metro lijn E?	Antwoord van RET: "De groei is weergegeven in percentages. Op Den Haag Centraal is de groei van 950 reizigers/dag vooral terugkeer van reizigers als gevolg van bouwwerkzaamheden HSE. De groei op Leidschenveen (400 reizigers/dag) past in de trend van meer verplaatsingen op RandstadRail lijnen E, 3 en 4 door de ruimtelijke ontwikkelingen, uitbreiding Studenten OV-kaart en aantrekkende economie. Forepark kent wisselend pieken bij evenementen. De vervoervraag is hier echter zeer klein (gemiddeld <300/dag). In hoeverre hier een verschuiving optreedt tussen het gebruik van lijn 3 en 4, en metrolijn E, kan op dit moment niet vastgesteld worden".	Nee

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
			Een kleine verduidelijkende correctie: In het vervoerplan 2019 staat per abuis bij lijn 9k bij de frequentietabellen bij de zomerdienstregeling de route Vrederust – Madurodam vermeld. Dit moet echter Den Haag CS – Scheveningen zijn, zoals gebruikelijk tijdens het strandseizoen.
			Ter verduidelijking van het voorstel 4.3 op pagina 12 van het vervoerplan van RET: -metrolijn E krijgt een extra rit vertrek ca 6.05 uur vanaf Leidschenveen richting Rotterdam.
	Verzoekt MRDH metvoorstellen te komen om de betrokkenheid van burgers te verbeteren.	MRDH kent geen burgerinspraak, want is 'verlengd lokaal bestuur'. Thans dienen de gemeenten als inliggende gemeente van MRDH dus zelf af te wegen of en hoe zij reacties van burgers kunnen vergaren en of en hoe de reacties van burgers meegenomen worden in de gemeentelijke reactie aan de MRDH. Gemeenten zijn er vrij in om te bepalen hoe ze dit proces in willen richten. In de tijd voorafgaande aan het vervoerplanproces kunnen gemeenten wensen van burgers verzamelen en meenemen in het (reguliere) contact dat er met de HTM is. MRDH en HTM nodigen u dan ook van harte uit, om dit contact proactief en tijdig te blijven zoeken. Ook via het Metrocov waarin reizigersorganisaties maar ook maatschappelijke organisaties in vertegenwoordigd zijn, kunnen burgers hun betrokkenheid tonen door ideeën in te leveren.	Nee
	Verzoekt dat Haagse raadsleden inzicht krijgen in de financiële en vervoerkundige afwegingen die ten grondslag liggen aan wijzigingsvoorstellen.	MRDH is van mening dat HTM in haar vervoerplan de vervoerkundige afwegingen goed beschrijft. Bijlage 1 met name geeft een goed beeld waarom voorstellen gedaan worden: Met vermindering van OV bij lage bezettingen (groen) kan weer OV bij hoge bezettingen (rood) gefaciliteerd worden.	Nee

		HTM is bij de Tram opbrengstverantwoordelijk en ze is dit vanaf december 2019 ook bij Bus. Binnen de financiële (MRDH-)kaders zal HTM dus naar een optimale afstemming van vraag en aanbod blijven zoeken. Concreet betekent dit dat er een verschuiving kan plaatsvinden van slecht bezette ritten naar ritten waarvan we een hoog gebruik de frequentie omhoog gebracht moet worden. Ook een opdracht aan HTM vanuit de MRDH is dat OV zo veel mogelijk kosteneffectief en kostenefficiënt dient te zijn. Dit helpt vanzelfsprekend mee om ook in de toekomst (grote) ambities op het gebied van OV (Schaalsprongen) mogelijk te maken. MRDH is in samenwerking met de HTM van harte bereid om in uw commissie of raad inzicht te verschaffen in de (financiële) afwegingen die ten grondslag lagen aan de voorstellen uit het HTM-vervoerplan 2019.	
	RET stelt voor om in de middagspits drie extra ritten te rijden, omdat de hoogte van Blijdorp meer vervoercapaciteit geboden moet worden. RET stelt voor om deze ritten te rijden tussen station Leidschenvveen en Rotterdam. Wij hebben er voorkeur voor dat ook deze ritten vanaf Den Haag Centraal gereden worden, zoals de reguliere ritten op lijn E, uiteraard onder de conditie dat dit niet ten koste gaat van de betrouwbaarheid en capaciteit op de Zoetermeerse RandstadRaillijnen. Als toch gekeerd gaat worden bij station Leidschenvveen dan verzoeken wij u dit te evalueren en te beoordelen of dit een structureel alternatief kan zijn voor het voornemen om lijn E in de toekomst deels te laten keren bij Pijnacker Zuid.	De spitsritten zijn bedoeld om op korte termijn extra capaciteit te bieden waar dat het hardste nodig is. Op lijn E is dat van/naar Rotterdam. Daarnaast is op dit moment de infrastructuur op het samenloopdeel niet toereikend om een hogere spitsfrequentie richting Den Haag te bieden. Er loopt op dit moment een onderzoek naar een verhoging van de frequentie (RandstadRail én metro) op het samenloopdeel dat te zijner tijd door de bestuurscommissie behandeld wordt. Mocht er een infrastructurele oplossing gevonden worden en er wordt vervolgens besloten om in een hogere frequenties naar Den Haag CS door te rijden, dan zijn er meer metrovoertuigen nodig. De enkele jaren geleden gekochte 6 extra voertuigen maken het alleen mogelijk om de frequentie te verhogen tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam als de keervoorziening bij metrostation Pijnacker-Zuid gereed zal zijn. Met de keuze van de bestuurscommissie Va voor een keervoorziening bij metrostation Pijnacker-Zuid is keren bij station Leidschenvveen niet meer in beeld.	Nee
	Verder hebben wij waardering voor de voorstellen om de tijden van lijn E op de late avond en vroeg in de ochtend beter aan te laten sluiten op de Zoetermeer stadslijnen van RandstadRail.	MRDH en RET nemen kennis van de door u uitgesproken waardering.	Nee
	Verzoekt tot overleg over bereikbaarheid Vroondaal	Overleg is mogelijk. Of dit noodzakelijk is, is afhankelijk van de resultaten van de thans lopende aanbesteding busconcessie Haaglanden Streek. Die concessie gaat per augustus 2019 in. Overleg zal dus plaats moeten vinden met de concessiehouder van de nieuwe concessie en MRDH na de onherroepelijke gunning (najaar 2018).	Nee

	Ondersteunt voorgestelde wijzigingen in het nachtnet van HTM. Vraagt om overleg om het nachtnet ook op donderdag op vrijdagavond uit te voeren.	HTM staat open om het nachtnet uit te breiden met donderdagnacht. Deze uitbreiding is alleen mogelijk met extra financiering vanuit MRDH. Er is echter budgetneutraliteit van kracht.	Nee.
	Ondersteunt de voorgestelde frequentieverhogingen op het tramnet.	MRDH en HTM hebben hiervan kennisgeving genomen.	Nee
	Heeft begrip voor de aanpassing van de late ritten van tramlijn 1.	MRDH en HTM hebben uw begrip voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	Heeft inhoudelijk en ruimtelijk bezwaar tegen het doortrekken van buslijn 25 naar het Centraal Station via de Grote Marktstraat en de Lutherse Burgwal en deze in plaats van buslijn 24 de route te vervolgen naar eindpunt station Mariahoeve omdat ondergrondse infrastructuur (tramtunnel Grote Marktstraat) beter benut moet worden en de Lutherse Burgwal niet geschikt is als route voor een drukke buslijn	Aangezien er dagelijks 1400 busreizigers overstappen op de tram, blijft het doortrekken van bus 25 vanaf de Brouwersgracht via Den Haag Centraal naar Mariahoeve 25 een wens van HTM. Dit scheelt deze reizigers namelijk een overstap en verhoogt het comfort van de reizigers in de al overvolle trams 2, 3, 4 en 6. Helaas is het op dit moment niet mogelijk om de frequentie van deze tramlijnen te verhogen omdat de huidige capaciteit van de tramtunnel is bereikt. HTM blijft daarom graag in overleg met de gemeente en MRDH over oplossingen voor de vervoersvraag naar en door het centrum, zoals bijvoorbeeld vergroting van de capaciteit van de tramtunnel Grote Markt. Voor 2019 biedt HTM een alternatief met spitslijn 27. Spitsbus 27 is een piloot en rijdt via een deel van de route van bus 25 naar Den Haag Centraal via station Hollands Spoor en dan verder naar Mariahoeve. Indien infrastructureel mogelijk wordt het beginpunt P&R De Uithof, zo niet dan wordt dit halte Randveen. Buslijn 24 behoudt de huidige route. De verbinding tussen station Den Haag Centraal en Duinzigt zal door buslijn 20 verzorgd gaan worden. HTM gaat spitsbus 27 na een half jaar evalueren. Voor HTM is deze lijn een succes als het reizigers aantal groeit, en de dynamische bezettingsgraad gelijk of hoger is dan het gemiddelde in het busnetwerk van HTM. De dynamische bezettingsgraad is de verhouding tussen het totaal aangeboden plaatsen en de bezette plaatsen. Als deze gelijk of hoger is dan het gemiddelde van het hele busnetwerk, dan is de lijn een succes en draagt de lijn bij aan een betere benutting van de beschikbare middelen.	buslijn 27 tussen de Uithof en Mariahoeve, buslijn 24 behoudt huidige route en buslijn 20 biedt verbinding Den Haag Centraal – Duinzigt
	Wenst geen verandering op buslijn 23 om de bereikbaarheid van Kijkduin met OV op peil te houden.	Er maken weinig reizigers gebruik van de halten tussen De Savornin Lohmanplein en Kijkduin. De voorgestelde te vervallen halten horen bij de 15% minst gebruikte halten in het netwerk van HTM. HTM stelt als alternatief voor om bus 23 van maart tot en met september in de weekenden door te laten rijden naar Kijkduin, maar niet op werkdagen	Ja: buslijn 23 gaat in alle weekenden van maart t/m september doorrijden naar Kijkduin. Buslijn 23 rijdt niet meer op

		tijdens de zomerdienstperiode. Uiteraard worden wel extra busritten ingezet bij evenementen en op zeer drukke zomerse dagen. Zo biedt HTM flexibiliteit in haar dienstverlening naar Kijkduin, en dit zal zo goed mogelijk naar reizigers gecommuniceerd worden. Dit alternatief is met u besproken. Met budgetneutraliteit als kader zal in overleg tussen Den Haag en HTM worden gezien of verdere optimalisatie mogelijk is.	werkdagen naar Kijkduin tijdens de zomerperiode.
	Heeft begrip voor aanpassing in Clingendael, mits de vervangende halte Clingendael op de Benoordenhoutseweg behalve door buslijn 90 van Arriva ook door de buslijnen 385 en 386 met regelmatige intervallen wordt bediend.	MRDH heeft dit aan de betreffende vervoerder Arriva gevraagd, maar Arriva was hiertoe niet bereid. De gemeente is hierover bericht op 7 mei 2018 met de volgende tekst: “Zoals deze ochtend besproken bevestig ik met deze mail dat Arriva geen extra bushalte wil op het traject van Q-liners 385 en 386 binnen de gemeente Den Haag. De Q-liners hebben het kenmerk van een sneldienst met een beperkt aantal haltes, met name in het gebied van Wassenaar en Den Haag om een snelle rit vanuit de regio Duin- en Bollenstreek naar Den Haag Centraal te behouden” MRDH snap het standpunt van Arriva dat, zeker gezien het geringe aantal instappers van buslijn 18 aldaar, 5 halteringen per uur door deze snelbussen op de Benoordenhoutseweg niet is gerechtvaardigd, omdat deze snelbussen ook niet specifiek voor lokaal vervoer bedoeld zijn. Voor het betreffende aantal te verwachten reizigers is de halte van buslijn 90 op de Benoordenhoutseweg beschikbaar.	Nee
	Juicht de voorgestelde buslijn 28 die met elektrische bussen gereden gaat worden toe. Door de samenloop met buslijn 24 is er begrip voor de lagere frequentie op buslijn 24.	MRDH en HTM nemen kennis van uw reactie.	Nee
	Het strekken van de route van Buslijn 21 in het Statenkwartier is al onderwerp van de planvorming voor de herinrichting van de Frederik Hendriklaan.	MRDH en HTM hebben hier kennis van genomen.	Nee
	Verzoekt aan te geven welke consequenties de gewijzigde verknoping heeft voor de verbinding Mariahoeve - Centrum.	Reizigers vanuit Mariahoeve reizen hoofdzakelijk tot aan het centrum, en zouden in Vervoerplan 2019 hun rechtstreekse verbinding blijven behouden. Echter, omdat bus 25 niet kan worden doorgetrokken in het Vervoerplan 2019, blijft bus 24 haar huidige route rijden. Hiermee blijft de verbinding Mariahoeve-Centrum gelijk aan nu. Spitsbus 27 is een piloten rijdt via een deel van de route van bus 25	Ja, bus 24 behoudt huidige route, en wordt tussen Den Haag Centraal en Mariahoeve versterkt door spitsbus 27 (zie ook reactie op buslijn 25 van gemeente Den Haag).

		naar Den Haag Centraal via station Hollands Spoor en dan verder naar Mariahoeve. Hierdoor blijft ook de capaciteit op de verbinding Den Haag Centraal – Mariahoeve behouden. Buslijn 24 behoudt de huidige route. De verbinding tussen station Den Haag Centraal en Duinzigt zal door buslijn 20 verzorgd gaan worden. HTM gaat spitsbus 27 na een half jaar evalueren. Voor HTM is deze lijn een succes als het reizigersaantal groeit, en de dynamische bezettingsgraad hoger is dan het gemiddelde in het busnetwerk van HTM. De dynamische bezettingsgraad is de verhouding tussen het totaal aangeboden plaatsen en de bezette plaatsen. Als deze hoger is dan het gemiddelde, dan is de lijn een succes en draagt de lijn bij aan een betere benutting van de beschikbare middelen.	
	Verzoekt MRDH om op korte termijn opdracht te verlenen voor het aanpassen van verkeerslichtenregelingen en het ontwerp van de halten en zo mogelijk voor het realiseren ervan, inclusief benodigd budget.	MRDH kan subsidie verlenen in plaats van opdracht verlenen. MRDH neemt het verzoek voor budget mee bij de 1^e bestuursrapportage 2018. MRDH staat er dus welwillend tegenover. Dit onderwerp staat geagendeerd in de vergadering van het Algemeen Bestuur op 6 juli 2018. Bij positieve besluitvorming is er budgetvoorte nemen infrastructurele aanpassingen gereserveerd. Na besluitvorming over de begroting op 6 juli 2018 en over de vervoerplannen en deze Nota van Reactie op 11 juli 2018 verzoeken wij u, als wegbeheerder, in het belang van de reiziger om werk te maken van een tijdige aanleg van de nieuwe halten, waarvoor dan budget/subsidie van de MRDH voor gereserveerd zal zijn. MRDH verzoekt u om HTM nauw bij de halteplannen te betrekken.	Nee
	Vraagt HTM rekening te houden met mogelijk lagere rijsnelheden van trams en bussen door herinrichting van wegen.	HTM vindt snelheidsverlagingen voor haar reizigers zeer onwenselijk. Een van de belangrijkste redenen om te kiezen voor het OV is de snelheid van reizen. Met een verlaging van de snelheid wordt het onaantrekkelijker om met het OV te reizen. Terwijl goed en snel OV juist voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de stad een van de speerpunten is. Ook hebben snelheidsverlagingen verregaande consequenties voor de punctualiteiten kan dit betekenen dat een bus niet meer op tijd bij het eindpunt is om de volgende route te rijden. In dat geval moeten er ritten geschrappt gaan worden. Om het openbaar vervoer in Den Haag te versnellen starten HTM, gemeente Den Haag en MRDH in juni met het Strategisch Actieprogramma Versnellen, om gezamenlijk te onderzoeken hoe de snelheid van het openbaar vervoer op een veilige en comfortabele wijze verbeterd kan worden. MRDH voegt hieraan toe dat nog lagere rijsnelheden dat nu al op veel	Nee

		plekken het geval is, niet passen bij de ambities die de gemeenten zelf hebben. Dit staat verwoord in bijvoorbeeld de bereikbaarheidsnormen uit de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid Het openbaar vervoer is meer aantrekkelijk als de snelheid zo 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 voor lagere rijnsnelheden voor trams en bussen niet door te zetten. Het niet doorzetten van lagere rijnsnelheden voor trams en bussen sluit dan ook aan bij het onlangs gesloten coalitieakkoord waarin u op pagina 29 schrijft onder de kop 'Snel Openbaar Vervoer': "Ook onderzoeken we manieren om de reistijd op tramtrajecten te versnellen". Tevens staat in de samenvatting van de door u rond 1 maart 2018 vastgestelde nota 'Schaalsprong Openbaar Vervoer Den Haag en Regio': <i>"Den Haag staat voor een grote uitdaging. Het aantal inwoners, bezoekers en arbeidsplaatsen en daarmee de mobiliteit in de stad groeien snel. Om dat de fysieke uitbreidingsmogelijkheden beperkt zijn, neemt de druk op de bestaande openbare ruimte toe. Door de groei van de mobiliteit komt de bereikbaarheid van Den Haag verder onder druk te staan. Den Haag staat nu al hoog op de lijst met meest hardnekkige files. Zonder aanpassingen groeit het gemiddeld aantal autobewegingen in de stad op een werkdag tussen nu en 2040 met 150.000 per dag. De ruimte om deze groei in de auto op te vangen met meer weginfrastructuur ontbreekt. Maar niet alleen de auto, ook het openbaar vervoer krijgt op cruciale onderdelen bij Den Haag Centraal en in de tramtunnel ernstige capaciteitsproblemen. Bovendien zijn de exploitatiekosten van het huidige bus- en tramnet op dit moment relatief hoog doordat het systeem relatief traag is. Dit maakt groei van het OV-gebruik moeilijk financierbaar. De bereikbaarheid van de economische kernlocaties en daarmee de vitaliteit van de stad, staat daarmee onder druk. Het structureel versterken van de regionale en bovenregionale bereikbaarheid per openbaar vervoer is nodig om de economische kansen die Den Haag als stad van Vrede en Recht heeft, optimaal te benutten. Dit vraagt om een Schaalsprong in het openbaar vervoerproduct van Den Haag. Een Schaalsprong die niet alleen de regionale bereikbaarheid versterkt, maar ook een basis legt voor een mobiliteitstransitie in de stad, een structureel hogere vervoercapaciteit en een hogere vervoersnelheid waarmee het openbaar vervoer meer kostendekkend kan worden geëxploiteerd"</i>	
--	--	---	--

		De gemeente Den Haag geeft zelf al aan dat het systeem relatief traag is en dat dit van invloed is op meer noodzakelijk OV-gebruik. Ook geeft de gemeente aan een hogere vervoerssnelheid noodzakelijk is om naar een mobiliteits transitie te gaan. MRDH verzoekt u dan ook dringend, op grond van uw eigen vastgestelde nota en coalitieakkoord, dan ook om het voornemen tot snelheidsverlaging in te trekken.	
Gemeente Hellevoetsluis	Geen reactie ontvangen	Toelichting: Hoogstwaarschijnlijk is er geen reactie binnengekomen omdat de vervoerplannen van EBS, die van invloed zijn op de gemeente Hellevoetsluis, in het kader van de gewonnen aanbesteding, niet voor reactie waren opengesteld. Betreffende gemeenten zijn wel over het openbaar vervoer dat EBS per december 2018 gaat verzorgen geïnformeerd.	Nee
Gemeente Krimpen aan den IJssel	De voorgenomen frequentieverlagingen van de buslijnen 97 en 98 achten wij ongewenst wel om de volgende redenen: 1. Deze maatregelen gaan veel reizigers raken, zowel gedurende de vakantieperiodes als op andere momenten tijdens spitsperiodes. 2. De RET geeft zelf aan dat het aantal reizigers met 4 tot 6 % is gegroeid. De frequentieverlagingen komen in dat licht vreemd over, zeker ook omdat de huidige busverbindingen van en naar onze gemeente aantoonbaar bijdragen aan het ontlasten van de toch al sterk overbelaste Algeracorridor.	Het is begrijpelijk dat een verlaging van de frequentie vreemd overkomt als er sprake is van reizigersgroei. Echter, ook na doorvoeren van de maatregelen uit het vervoerplan blijft de kwaliteit en capaciteit van het busvervoer tussen Capelsebrug en Krimpen ad IJssel hoog, door de goede frequentie en snelle route. Het aanbod was dus naar verhouding iets te hoog op basis van de vraag. Dit wordt nu gecorrigeerd.	Nee
	Ons college wil graag het gesprek met u en de RET openen om te bezien of en zo ja, welke mogelijkheden er zijn voor het opzetten van directe busverbinding met het IJsselland Ziekenhuis in Capelle aan den IJssel. Zowel vanuit de inwoners van onze gemeente als vanuit het ziekenhuis wordt aangegeven dat er een sterke behoefte is aan een dergelijke busverbinding.	Uiteraard zijn MRDH en RET altijd bereid om het gesprek met u aan te gaan. Echter, mede op basis van ervaringen uit het verleden, lijkt een reguliere rechtstreekse busdienst hier geen realistische oplossing. Een dergelijke busverbinding heeft namelijk in het verleden al bestaan, maar trok erg weinig reizigers met als gevolg dat de buslijn weer werd opgeheven. Mogelijk is OV-maatwerk, waarvoor MRDH een subsidieregeling heeft een oplossing.	Nee
	Met instemming hebben wij kennisgenomen van de extra rit van buslijn 96 gedurende de avonds pitten.	MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.	Nee
Gemeente	Om de groei te faciliteren voegt RET in de	MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.	Nee

Lansingerland	middagspits drie extra ritten toe tussen Rotterdam en Leidschenveen. Met dit voorstel wordt meer capaciteit en een hogere frequentie geboden voor reizigers op de E-lijn. Wij juichen dit toe, en stemmen in met het voorstel.		
			Ter verduidelijking van het voorstel 4.3 op pagina 12 van het vervoerplan van RET: -metrolijn E krijgt een extra rit vertrek ca 6.05 uur vanaf Leidschenveen richting Rotterdam.
			Kleine correctie in frequentietabel van vervoerplan RET: frequentie van buslijn 170 en 173 op zaterdagmiddag gedurende de vakantieperiode blijft, net als nu, elke 30 minuten in plaats van 20 minuten, zodat de aansluiting op metrolijn E bij Rodenrijs, die in de vakantie elke 15 minuten rijdt, goed blijft.
	Op basis van de toename van het aantal reizigers in de zomerperiode stelt RET voor om de vakantiedienstregeling niet 7, maar 6 weken te laten duren. Daarmee sluit de zomerdienstregeling beter aan bij de (school)vakantieperiode en het daadwerkelijk gebruik van OV-lijnen. Wij zijn verheugd met deze stap, aangezien in voorgaande jaren reizigers aangaven dat ze met zeer volle metrovoertuigen geconfronteerd werden, juist in de zomer. Wij adviseren om de bezettingsgraad in alle vakantieperioden goed te blijven monitoren en de dienstregeling daarop indien nodig aan te passen.	Het gebruik van het OV in (en ook buiten) de vakantieperioden zal gemonitord worden.	Nee

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
	De laatste ritten van lijn E met vertrek uit Rotterdam Centraal om 0:23 en 0:38 rijden tot Leidschenveen in plaats van Den Haag Centraal. Deze ritten kennen een slechte bezettingsgraad. Er blijft een overstap mogelijk bij halte Leidschenveen op tram 3/4 naar Den Haag. In de andere richting kan vanaf Den Haag Centraal omstreeks 0:40 met lijn 3/4 tot Leidschenveen gereden worden, waar aansluiting bestaat op lijn E naar Lansingerland en Rotterdam. Reactie Lansingerland Hoewel late reizigers van/naar Den Haag een extra keer moeten overstappen, blijft het aantal reismogelijkheden voor reizigers van en naar de Lansingerlandse metrohaltes gelijk. Wij kunnen instemmen met dit optimalisatievoorstel.	Kleine correctie: de laatste ritten lijn E vertrekken uit Rotterdam Centraal om 0:01h en 0:16h en komen aan op Leidschenveen om 0:23h en 0:38h. MRDH en RET nemen verder kennis van uw instemming met het optimalisatievoorstel.	Nee
	De route van buslijn 170 zal in Zoetermeer aangepast worden om langs het station te rijden. De rijtijd tot het eindpunt in Zoetermeer neemt daardoor met drie minuten toe. In Lansingerland blijft lijn 170 ongewijzigd qua route en qua dienstregeling, te weten: Maandag t/m zaterdag overdag: elke 20 minuten Spitsuren: elke 10 minuten 's avonds en op zondag: elke 30 minuten. Wij stemmen in met het voorstel.	MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.	Nee
	Lansingerland is verheugd met het hoogwaardige eindbeeld (dienstregeling 2020) voor de ontsluiting van station Lansingerland-Zoetermeer. De kernen Berkel & Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk krijgen alle drie een snelle en frequente verbinding met het station. Hiermee geeft RET goed invulling aan de behoefte van de inwoners van Lansingerland. Daarnaast beantwoordt het de Lansingerlandse raadsnotie M2017-040 die pleit voor een frequente pendelbus tussen het station en Bleiswijk. We hebben echter een grote zorg als het gaat om de bereikbaarheid in 2019. In dit laatste jaar van het lopende vervoercontract stelt RET voor om de huidige dienstregeling te	Het nieuwe station zal in 2019, net als in de huidige dienstregeling geldt voor de gemeente Zoetermeer, met 1 overstap in de avonduren en op zondag gewoon vanuit Bleiswijk gewoon bereikbaar zijn. Toen er in de avonduren en op zondag nog sprake was van een rechtstreekse bediening tussen Bleiswijk en Zoetermeer is er destijds op basis van het gebrek aan reizigers gekozen voor een bereikbaarheid met 1 overstap. In de door de gemeente Lansingerland opgevraagde offerte bij de RET geeft RET aan dat er zeer weinig reizigers te verwachten zijn. Gemiddeld 2 per rit. Dit is een zeer geringe vraag voor een dienstuitvoering binnen de reguliere busconcessie. Niet voor niets geeft RET aan dat ze hiervoor zelfs een extra (compensatie-)vergoeding zou willen ontvangen.	Nee

	continueren. Dat betekent dat van maandag tot en met zaterdag overdag de frequentie lager ligt dan in het plaatje-2020. Bovendien is vanuit Bleiswijk het treinstation in de avond en op zondag niet bereikbaar omdat er dan geen ritten zijn tussen Bleiswijk en Zoetermeer. Dit vinden wij ongewenst. Bij de opening van een treinstation moet direct het aansluitende openbaar vervoer goed geregeld zijn. Het kan niet zo zijn dat inwoners van Bleiswijk, de kern die het dichtst bij Lansingerland-Zoetermeer ligt, op enkele momenten van de week niet per openbaar vervoer naar het station kunnen. Wij zijn met gemeente Zoetermeer, RET en de Metropoolregio in gesprek gegaan over dit hiaat in de dienstregeling 2019. Onze insteek in deze gesprekken is dat direct na ingebruikname van station Lansingerland-Zoetermeer een volwaardige dienstregeling op lijn 173 gereden moet worden. Hierbij zijn diverse routevarianten besproken. Uiteindelijk heeft de RET een aanbod gedaan op basis van een meerwerk-offerte om ook op zondag en de avond een dienstregeling te rijden tussen Bleiswijk en het station. Wij zijn van mening dat er sprake is van een regionaal belang om het nieuwe station direct bij opening goed te ontsluiten met aansluitende bussen. Dit uitgangspunt hanteert de Metropoolregio ook elders in de regio. Het zou een verkeerd beeld zijn als het eerste jaar na opening van het treinstation er een beperkte busverbinding is met Bleiswijk. Lansingerland is daarom van mening dat deze logische uitbreiding van de dienstregeling gedekt moet worden vanuit de reguliere BDU-exploitatiegelden. Hierover wil de gemeente Lansingerland graag met de MRDH in gesprek gaan.	Omdat het station met 1 overstap wel bereikbaar is op genoemde dagen en momenten van de dag ziet MRDH uw wens als een door u gewenste aanvulling op het openbaar vervoer. Om aan aanvullende gemeentelijke wensen tegemoette komen is de beleidslijn OV-maatwerkvoorzieningen door de gemeenten (in MRDH) vastgesteld met daaraan gekoppeld mogelijkheden voor subsidie. MRDH nodigt u uit om van deze mogelijkheid, de OV-maatwerkoplossing, gebruik te gaan maken. In het ambtelijk overleg (AOVa) van 25 juni 2018 is toegezegd dat gemeente en MRDH met elkaar in gesprek gaan.	
	Met de uiteindelijke situatie dat alle busritten door Bleiswijk doorrijden naar station Lansingerland-Zoetermeer zullen in beide richtingen zes bussen per uur gaan rijden. De huidige route voert over de Hoefweg, een weg die smal is en qua wegprofiel niet ideaal voor hoogfrequent busverkeer. De verkeersveiligheid en de doorstroming zijn hiermee niet gediend. RET en Lansingerland zijn	Omdat de gemeente in overleg is met de RET wordt deze reactie voor kennisgeving aangenomen.	Nee

	in gesprek getreden om te verkennen of een optimalisatie van de busroute door Bleiswijk mogelijk is, met behoud van een goede verdeling van de haltes over de kern. Dit proces loopt nog.		
	De huidige laagfrequente vaste avondbediening van lijn 174 ('s avonds deels 1x/uur en deels zelfs 1x/anderhalfuur) wordt vervangen door meer vertrek mogelijkheden vanaf station Westpolder (elk halfuur). Hoewel de reiziger zich van te voren moet aanmelden voor een rit, neemt het aantal reismogelijkheden flink toe. Voor reizigers die vanaf de metrohalte het laatste stukje naar huis gebracht willen worden kan dit interessant zijn. Ook wordt het mogelijk om Berkel centrum te bedienen. Lansingerland heeft er begrip voor als slecht bezette ritten opgeheven worden vanuit het oogpunt van efficiënt omgaan met schaarse publieke gelden, mits er een goed alternatief aanwezig is voor reizigers. Met het voorstel van RET voor een flexibel systeem met een taxibus wordt hieraan invulling gegeven. Graag zien wij bevestigd dat dit flexibele systeem ook van en naar Bergschenhoek actief is. Daarnaast voorziet het voorstel niet in een flexibele verbinding met Rotterdam Hillegersberg / Schiebroek en station Noord. Wij vragen de RET welke alternatieven zij aandraagt voor reizigers die op zondag of in de avonden tussen Lansingerland en Rotterdam willen reizen. Voor de ritten die vertrekken vanaf metrohalte Westpolder adviseren wij hiervoor vaste vertrektijden aan te houden met gegarandeerd vertrek. Op deze wijze kan voor reizigers die aankomen met de metro en naar huis willen in Lansingerland, de aanmeldplicht vervallen. Er staat dan altijd een busje klaar. Daarmee wordt het systeem makkelijker en transparanter en neemt het gebruik toe. Tot slot adviseren wij goed te luisteren naar de reacties van reizigers op dit nieuwe vervoerconcept. Deze reacties kunnen helpen het concept te verbeteren opdat het wellicht op meer plekken in de regio gebruikt kan worden om de bereikbaarheid van kernen te borgen.	Het flexibele vervoer zal vanaf de start alle haltes van lijn 174 in Lansingerland bedienen, dus ook die in Bergschenhoek (met uitzondering van de Bergweg-Zuid). Uitbreiding van het aantal haltes, bijvoorbeeld met Berkel Centrum, kan in de toekomst zeker overwogen worden. RET zal de uitvoering en de reacties van reizigers op het flexibel vervoer goed monitoren en in overleg met de gemeente het vervoersysteem verder ontwikkelen. Vanaf metrostation Berkel Westpolder zullen vaste vertrektijden gelden, zodat reizigers tevoren weten welke metroritten aansluiting geven op het flexibele vervoer. Omwille van de planning van de ritten worden reizigers wel verzocht om de rit tevoren aan te melden. Reizigers tussen Lansingerland en Rotterdam Hillegersberg, Schiebroek en station Noord hebben in de avonden geen rechtstreekse reismogelijkheid meer met lijn 174. Alternatief is reizen naar station Westpolder of Rodenrijs, en verder met metrolijn E.	Nee

	Flexibel, vraaggestuurd vervoer kan een goed middel zijn om de dorpskernen onderling bereikbaar te houden. Wij willen verkennen of een dergelijk systeem ook breder binnen Lansingerland een plek kan krijgen. Graag gaan wij met de Metropoolregio en de RET in gesprek om de mogelijkheden van een dergelijk systeem te onderzoeken.	MRDH en RET gaan dit gesprek graag aan, maar wijzen u bij voorbaat op de kosten van een dergelijk systeem, zeker als dit in aanvulling op het reguliere OV, aangeboden zou gaan moeten worden.	Nee
Gemeente Leidschendam-Voorburg	Heeft geen opmerkingen bij het Concept Vervoerplan RET 2019.	MRDH en RET nemen hier kennis van.	Nee
	Wil graag overleg over de optimalisatie van lijn 45,46 en 47.	Overleg is mogelijk. Of dit noodzakelijk is, is afhankelijk van de resultaten van de thans lopende aanbesteding busconcessie Haaglanden Streek. Die concessie gaat per augustus 2019 in. Eventueel overleg zal plaatsvinden met de concessiehouder van de nieuwe concessie.	Nee
	Verzoekt gezien de majeure ruimtelijke ontwikkeling van de Mall of The Netherlands om de frequentie op tramlijn 19 in het weekend te handhaven.	Op dit moment is de verlaging conform kadernota voorgesteld vanwege het geringe aantal reizigers en geldt alleen in de vroege ochtend voor 10 uur. Op het drukste punt zitten gemiddeld niet meer dan 15 reizigers in een tram. HTM verhoogt de frequentie zodra het aantal reizigers dusdanig toeneemt dat conform de capaciteitsafspraken met MRDH meer ritten nodig zijn.	Nee
	Verzoekt verkenning van de mogelijkheid om een tramhalte aan te leggen in de nabijheid van het Overgoo (tramlijn 19).	HTM is bereid om mee te werken aan een verkenning als de gemeente die wil uitvoeren. In het verleden is hier al eerder onderzoek naar gedaan en toen is besloten geen tramhalte aan te leggen. Het zou kunnen dat de omstandigheden gewijzigd zijn.	Nee
	Pleit voor de inzet van lage vloer trams tot aan de halte Dillenburgsingel in Leidschendam-Noord.	HTM begrijpt de wens, maar dat is op dit moment niet mogelijk vanwege zowel de omvang van de tramvloer als beperkingen in de infrastructuur. Zodra HTM beschikt over de nieuwe lichting gelijkvloerse trams en de infrastructuur is aangepast zullen deze ingezet worden op tramlijn 6, wat momenteel is voorzien rond 2024.	Nee
	Pleit voor een versnelde electrificering van stadsbussen.	HTM introduceert de elektrische bus op buslijn 28 naar station Voorburg. De komende jaren zal HTM fasegewijs overstappen naar emissieloos rijden. De volledige transitie is naar verwachting in 2024/2025 afgerond, conform de hierover gemaakte afspraken in het kader van het verlenen van de nieuwe busconcessie aan HTM.	Nee

	Wil graag in gesprek over het doortrekken van het tracé van de voormalige tramlijn 10 door Voorburg-West naar de Haagse Binckhorst gaat.	Dit wordt onderzocht in de preverkenning MIRT. Het zou logisch zijn om deze wens in dat gremium te bespreken waar HTM ook aangesloten is.	
Gemeente Midden-Delfland	RET stelt in haar vervoerplan op en rond Midden-Delfland de volgende wijzigingen voor: • Lijn 40 (Rotterdam Centraal-Overschie-Delft) ◦ Rijdt in de avondspits 4x per uur in plaats van 3x per uur; <u>Zienswijze Gemeente Midden-Delfland</u> Wij stemmen in met de voorgestelde wijziging en zijn verheugd met de verbeterde dienstverlening voor inwoners van De Zweth.	MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.	Nee
	Verzoek tot wijziging route lijn 32 via halte Hooipolderweg.	Het rijden via de halte Hooipolderweg met lijn 32 betekent het rijden van een hoog 'hoedje' (= een meestal onnodige langere route in rijtijd en afstand). Het aantal reizigers tussen Den Hoorn en het Westland is zeer beperkt. Gezien de ligging van de halte Hooipolderweg zou het aandoen van de halte Hooipolderweg voor lijn 32 alleen interessant zijn voor reizigers uit de omgeving Woudseweg / Harnaschdreef, voorheen de halte 'My home is my castle'. (De reizigers die voorheen van de halte Hof van Delft of R.K. Kerk met lijn 32 reisden kunnen gebruik maken van de halte Schoolstraat van lijn 32). Het aantal reizigers dat reist vanaf de voormalige halte 'My home is my castle' richting Naaldwijk is ca. 7 reizigers per dag op en bij de halte Hof van Delftstraat zijn er gemiddeld 19 reizigers per dag. Voor de reizigers vanaf de halte Hof van Delftstraat geldt dat de vervangende halte Schoolstraat op lijn 32 dichterbij ligt dan de door de gemeente beoogde halte Hooipolderweg; ook al wordt de halte Schoolstraat iets verplaatst. Per saldo blijven de 7 instappers per dag over van de halte My home is my castle. Dit aantal is te gering om een 'ommetje' te rechtvaardigen t.o.v. de doorgaande reizigers. Het aantal doorgaande reizigers tussen Naaldwijk en Delft is meer dan 600 reizigers per dag. Alle doorgaande reizigers zouden geconfronteerd worden met een hoog hoedje; een meestal onnodige verlenging van de buslijn, omdat er vaak geen instappers op het traject van het hoge hoedje staan.	Nee

		Het rijden via de halte Hooipolderweg is daarnaast geen oplossing voor de lange termijn. Het voor een korte periode rijden via deze halte in de wetenschap dat dit later weer gewijzigd wordt, acht Connexxion niet wenselijk gezien de reizigers aantallen en het feit dat op dit moment de snelle route van lijn 32 al wordt gereden (als voortvloeisel van het vervoerplan 2018). Om bovenstaande redenen neemt Connexxion het voorstel voor routewijziging lijn 32 niet over.	
	Verzoekt extra ritten lijn 33 vanaf Delft	De huidige rit om ca. 18.40 vanaf Delft kent gemiddeld 10 reizigers. De laatste rit om ca. 22.40 vanaf Delft kent gemiddeld 6 reizigers. Gezien dit aantal reizigers achten MRDH en Connexxion het toevoegen van extra ritten niet mogelijk, mede gegeven de meegegeven nullijn / budgetneutraliteit.	Nee
	Verzoekt tot overleg met Rijkswaterstaat over vluchtstrookgebruik.	Connexxion zal in overleg gaan met Rijkswaterstaat over de mogelijkheden voor vluchtstrookgebruik op de A20.	Nee
Gemeente Nissewaard	In het ontwerp vervoerplan metro van de RET wordt voorgesteld om de laatste metro die 's avonds vanaf metrostation De Akkers vertrekt te laten vervallen en de spitsfrequentie van de ochtendspits om halfnegen te stoppen. Met deze twee wijzigingen kan ons college instemmen.	MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.	Nee
	Daarnaast geeft de RET aan een onderzoek in te willen stellen om 's morgens de metro eerder te laten rijden. Zoals u weet ondervinden verschillende bewoners rondom het metrostation De Akkers geluidsoverlast van het opstarten van de dienstregeling. De overlast komt voort uit de testprocedures die de machinisten moeten doorlopen alvorens te kunnen gaan rijden. Onlangs heeft de RET de procedures iets aangepast, zodat er (mogelijk) minder of geen geluidsoverlast ontstaat. In overleg met de bewoners, de gemeente en de RET is afgesproken in de komende periode te onderzoeken of de aangepaste testprocedures voldoen en geen overlast voor bewoners veroorzaken. Wij willen de resultaten van het onderzoek afwachten. Zolang de bewoners geluidsoverlast ervaren met de startprocedures	In verband met het voorbereiden van de dienstregeling, zal bij het vaststellen van het Vervoerplan 2019 wel bepaald moeten worden, of de extra eerste ritten gereden gaan worden of niet. RET ziet vervoersbehoefte voor een extra vroege rit (15 tot 30 minuten vroeger dan de huidige eerste rit) en denkt hierdoor de mobiliteit vanuit Nissewaard te verbeteren.	Het plan van RET zou concreet zijn: • metrolijn C krijgt een extra rit vertrek ca 5.40 uur vanaf De Akkers • metrolijn D krijgt een extra rit vertrek ca 5.20 uur vanaf De Akkers Plan wordt aangehouden in verband met een nog te houden overleg met bewoners en de evaluatie van het vernieuwde startprotocol van RET.

	willen wij dat de metro's 's morgens niet eerder gaan rijden.		
Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
Gemeente Pijnacker-Nootdorp	RET verwacht dat het aantal reizigers op metrolijn E gestaag blijft groeien. Wij merken op dat de RET de frequentie in de middagspits wil verhogen, wat op zichzelf een goede ontwikkeling is. Echter bereiken ons signalen dat de frequentie in de ochtend nog te wensen overlaaten met name rond het tijdstip dat de scholen net zijn begonnen: in onze gemeente lijkt de ochtendspits volgens de RET dienstregeling al voor 8.30u afgelopen te zijn, resulterend in zeer volle treinstellen tussen 8.30u en 9.00u. Wij zouden graag zien dat de RET in eerste instantie de drukste tijdstippen aanpakt als stap om op de langere termijn frequentie verhoging op de gehele E-lijn tussen Den Haag CS en Rotterdam te realiseren. Wij vinden het niet in het gemak van de reiziger om op de E-lijn met allerlei verschillende frequenties te rijden. Daarnaast brengt het keren op Leidschenveen onnodig extra risico op vertraging en oponthoud met zich mee voor de RandstadRail lijnen 3 en 4 richting Zoetermeer, terwijl er een prachtig eindstation is gerealiseerd op Den Haag CS.	De huidige extra ritten in de ochtendspits rijden op de drukste tijdstippen. Doorrijden met de extra ritten tot Den Haag is vanwege de capaciteit van het samenloopdeel niet mogelijk. Er loopt op dit moment een onderzoek naar een verhoging van de frequentie (RandstadRail én metro) op het samenloopdeel dat te zijner tijd door de bestuurscommissie behandeld wordt. In het ambtelijk overleg (AOVa) op 25 juni is afgesproken dat de bestuurlijke planning met de gemeente gedeeld gaat worden. Mocht er een infrastructurele oplossing gevonden worden en er wordt vervolgens besloten om in een hogere frequentie naar Den Haag CS door te rijden, dan zijn er meer metrovoertuigen nodig. De enkele jaren geleden gekochte 6 extra voertuigen maken het alleen mogelijk om de frequentie te verhogen tussen Pijnacker Zuid en Rotterdam als de keervoorziening bij metrostation Pijnacker-Zuid gereed zal zijn.	Nee
			Ter verduidelijking van het voorstel 4.3 op pagina 12 van het vervoerplan van RET: -metrolijn E krijgt een extra rit vertrek ca 6.05 uur vanaf Leidschenveen richting Rotterdam.
	In onze reactie van vorig jaar hebben wij aangegeven de ambitie van de MRDH om het belang van de samenhang binnen de metropoolregio te vergroten te onderstrepen. Het is belangrijk dat reizigers geen grenzen ervaren. Wij hebben met onze reactie vorig jaar gevraagd de bestaande nachtbuslijnen door te trekken van Den Haag naar Pijnacker en van Rotterdam naar Nootdorp. Wij zijn verheugd te lezen dat de	HTM en RET hebben contact gehad over doortrekken van de nachtlijnen van/naar Pijnacker. Omdat het aantal reizigers 's nachts beperkt is, schatten beide vervoerbedrijven in dat er geen markt is voor twee nachtlijnen tussen Pijnacker en Den Haag. Aangezien de verbinding met Den Haag het best aansluit bij de dienstregeling van de HTM, is ervoor gekozen om N5 door te trekken.	Nee

	Nachtbus N5 vanaf Den Haag via Nootdorp naar zowel Pijnacker als Delfgauw wordt doorgetrokken. Graag zien wij ook dat de BOB-bus vanaf Rotterdam zowel Pijnacker, Nootdorp als Delfgauw aandoet zodat er een concessiegrensoverschrijdend nachtnet ontstaat.		
	Recent is door de MRDH en door de gemeenten Delft, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp en Zoetermeer gewerkt aan de Netwerkstudies RandstadRail. In deze studie is het opwaarderen van lijn 174 als kansrijk benoemd. Momenteel wordt onderzocht door gemeenten Delft, Zoetermeer, Lansingerland en Pijnacker-Nootdorp hoe deze lijn op te waarderen. Tegelijkertijd zien wij in het vervoerplan een verdere versoering van lijn 174. Dit strookt niet met de conclusie uit de Netwerkstudie RandstadRail. Wij zijn samen met Zoetermeer, Delft en Lansingerland van mening dat buslijn 174 veel potentie heeft en willen dit graag met de RET, de MRDH en onze buurgemeenten onderzoeken. Als onderdeel hiervan zien wij bijvoorbeeld bij wijze van pilot lijn 174 ook bedrijventerrein Ruyven aandoen.	In de netwerkstudies zijn meerdere lijnvoeringen voor snelle, verbindende buslijnen in Lansingerland onderzocht. Daarbij is ook gekeken naar een mogelijke HOV-buslijn tussen Rotterdam Alexander, Lansingerland en Delft. Frequentie, route en snelheid van deze HOV-buslijn zijn erg afwijkend van de huidige lijn 174, zodat hier niet zozeer sprake is van het 'opwaarderen' van de bestaande lijn, maar veeleer van een geheel nieuwe vervoervoorziening. Dat neemt niet weg, dat MRDH en RET met u willen kijken naar verbeteringen op lijn 174. De in het vervoerplan voorgestelde uitbreiding van de route in Pijnacker door de wijk Keijzershof is daar onderdeel van. Een halte langs de N470 bij bedrijventerrein Ruyven is op zichzelf een goed idee, maar bleek na overleg tussen de gemeente en de provincie Zuid-Holland eerder niet mogelijk te zijn. RET staat niet achter een pilot om buslijn 174 over het bedrijventerrein Ruyven te laten rijden omdat dit voor meeste reizigers, die naar de TU-wijk willen, een forse extra reistijd betekent.	Nee
	Verzoekt Connexxion om wijzigingen in dienstregeling a.g.v. Sint Sebastiaansbrug in Delft ook goed te communiceren naar de inwoners van de gemeente Pijnacker – Nootdorp.	De wijzigingen zullen naar alle reizigers en inwoners gecommuniceerd worden. Ook de inwoners /reizigers van de gemeente Pijnacker-Nootdorp worden hierbij meegenomen.	Nee
	Verzoek tot hogere frequentie van lijn 66 tijdens werkzaamheden Sint Sebastiaansbrug.	De maatregelen bij de werkzaamheden Sint Sebastiaansbrug zijn zo gepland dat bestaande reizigers en op bestaande reisrelaties een zo goed mogelijke reismogelijkheid wordt geboden in de tijdelijke situatie van de omleidingen. Bij de verbinding naar Delfgauw is uitgegaan van de huidige frequenties van lijn 37 omdat deze frequenties op dit moment voldoende zijn. Voor de wens 'structurele hogere frequenties op lijn 37 (66)' kon geen financiële ruimte gevonden worden.	Nee
	Verzoek tot overleg over mogelijkheden tot verlenging route lijn 60 naar station Nootdorp of	Overleg is mogelijk. Of dit noodzakelijk is, is afhankelijk van de resultaten van de thans lopende aanbesteding busconcessie	Nee

	Ypenburg	Haaglanden Streek. Deze concessie gaat per augustus 2019 in. Eventueel overleg zal dan plaats vinden met de concessiehouder van de nieuwe concessie.	
Gemeente Ridderkerk	Streeft ernaar om op korte termijn samen met MRDH en RET een visie op HOV in Ridderkerk te presenteren en implementeren. Tevens wordt de ambtelijke samenwerking met RET en MRDH gewaardeerd en de inhoudelijke inzichten die dit reeds heeft opgeleverd.	MRDH en RET delen dit streven met u en zijn blij met de samenwerking in dit traject.	Nee
	Vraagt om aandacht voor de gevolgen van het nieuwe lijnennet in de DAV concessie na overgang naar Qbuzz, de afstemming met de MRDH concessies, vinden van oplossingen waar bediening vermindert (bijv. Rijsoord), en infra-aspecten.	MRDH en RET zijn thans met u in overleg over de bediening van Rijsoord, omdat de nieuwe vervoerder Qbuzz, Rijsoord alleen nog maar een spitslijn gaat bedienen. MRDH is verheugd dat de nieuwe vervoerder Qbuzz een R-netlijn over de Rotterdamseweg gaat exploiteren. MRDH gaat er vanuit dat ook u hier blij mee bent. Ervaringen met R-netbuslijnen in de rest van Nederland laten groeicijfers zien. Er is geen reden om aan te nemen dat Qbuzz dit bij haar bieding op concessie van de provincie Zuid-Holland voor de gemeente Ridderkerk niet goed heeft ingeschat; de verwachting is dat R-net ook in Ridderkerk succesvol zal zijn en dus meer OV-gebruik dan nu zal opleveren.	Nee
	Vindt het jammer als laatste ritlijn 140 geschrapt wordt, en vraagt om betere verbinding met Kralingse Zoom in avond en weekend.	Het schrappen van minder goed gebruikte ritten is helaas nodig om elders het aantal ritten te kunnen uitbreiden. Naar Kralingse Zoom (onderwijs, kantoren) reizen op werkdagen veel meer reizigers dan in de avond en het weekend. Naar Zuidplein is deze verhouding minder scheef. Om die reden is ervoor gekozen om in de avond en het weekend, als er minder reizigers zijn, van en naar het Zuidplein een zo goed mogelijke frequentie te bieden. Gevolg daarvan is dat er dan inderdaad geen rechtstreekse verbinding is tussen Ridderkerk en Kralingse Zoom. Echter Kralingse Zoom is wel bereikbaar met een overstap en/of vanaf de halte Sportlaan met een lijn van de DAV concessie, gereden door Qbuzz vanaf december 2018.	Nee
	Is verheugd met extra rit lijn 245	MRDH en RET nemen kennis van een positieve reactie op dit voorstel.	Nee
	Verzoekt om betere aanduiding doorgaande ritten lijn 143/146 in de dienstregelingsfolder	RET zal in de nieuwe dienstregelingsfolder de volgende tekst invoegen: "Buslijn 144 rijdt richting Ridderkerk na de halte Jan Luykenstraat vaak verder als lijn 146 naar Drievlieten Zuidplein."	Nee

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
	Ziet graag extra ritten op lijn 143 in de middag, zodat vanuit Dordrecht vanaf 14 uur een halfuurdienst wordt geboden.	Het aantal instappers op lijn 143 in Dordrecht is als volgt: Van 12 tot 13 uur: 7,5 Van 13 tot 14 uur: 7,9 Van 14 tot 15 uur: 11,8 Van 15 tot 16 uur: 19,9 Van 16 tot 17 uur: 21,7 Van 17 tot 18 uur: 17,5 Van 18 tot 19 uur: 5,4 Deze aantallen geven niet direct aanleiding om op lijn 143 tussen 14 en 15 uur een extra rit te bieden, te meer omdat iedere extra rit in de richting Ridderkerk, ook een extra rit in de richting Dordrecht nodig maakt.	Nee
	Krijgt signalen vanuit Bolnes en Slikkerveer dat reizigers vanuit deze wijken geen aansluiting hebben op de 1 ^e rit van lijn 143 naar Dordrecht. Kan eventueel de route van de 1 ^e rit worden aangepast?	Enkele jaren geleden reed er een vroege rit van lijn 144 door Slikkerveer, met een gebruik van 0 à 2 reizigers. Dergelijke aantallen, welke ook nu nog te verwachten zijn, zijn te laag voor RET om een aparte routewijziging voor door te voeren.	Nee
Gemeente Rijswijk	Waardeert dat HTM de plannen voor de nieuwe dienstregeling vroegtijdig heeft toegelicht.	HTM neemt dit voor kennisgeving aan.	Nee
	Is niet te spreken over de negatieve gevolgen van de vervoerplannen voor de inwoners en ondernemers van Rijswijk, en dat de gemeente hier niet actief bij betrokken is geweest. Wij verwachten van u dat u handelt in lijn met "Van, voor en door de 23 gemeenten" en dat u in elk geval de gemeente actief laat participeren bij het opstellen van de vervoerplannen.	HTM heeft, zoals u ook in uw reactie op de vervoerplannen heeft aangegeven, Rijswijk vroegtijdig geïnformeerd over haar plannen voor het openbaar vervoer in Rijswijk. Vervolgens is er op verschillende momenten contact (telefonisch, per mail en overleg) tussen Rijswijk, HTM en MRDH geweest in aanvulling op de reguliere vervoerplanprocedure. Als resultaat hiervan heeft HTM een nieuw, aangepast voorstel voor Rijswijk ontwikkeld. In de huidige procedure voor de vervoerplannen met een jaarlijkse frequentie is de tijd om tussen de vervoerders en gemeenten in goed overleg tot optimaal resultaat in het vervoerplan te komen beperkt. Die beperkte dialoog kan er toe leiden dat voor gemeenten onvoldoende duidelijk is waarom de wijzigingen van de plannen zoals voorgesteld door de vervoerders passend en effectief zijn voor het door de 23 gemeenten van de MRDH vastgestelde bereikbaarheidsbeleid, en de voordelen van de wijziging gezien het beleid en het eisenpakket opwegen tegen de nadelen.	Ja: diverse wijzigingen: Zie wijzigingen op vervoerplan lijn 22 en 23 verderop.

		Ook kan het leiden tot onvoldoende gelegenheid voor de gemeenten en vervoerders om te bezien of de wensen van de gemeenten niet inpasbaar zijn, zonder dat dat afbreuk doet aan het aan de vervoerder opgelegde regionale beleid en eisenpakket. Er vindt daarom onderzoek plaats om te bezien of en zo ja hoe tot een verbeterde vervoerplanprocedure gekomen kan worden. Diverse gemeenten zijn en worden bij dit onderzoek en oplossingsrichtingen betrokken. (Noot: Gemeente Rijswijk heeft aangegeven hierin te willen participeren.) In het najaar van 2018 wordt de uitkomst van dit onderzoek verwacht. Belangrijk om aan te geven is dat ook bij een verbeterde procedure er situaties zullen blijven bestaan waarin lokale wensen, bijvoorbeeld om een bestaande situatie te behouden, niet altijd zal aansluiten bij het beleid en eisenpakket dat vanuit het doel van verbetering van de bereikbaarheid in de Metropoolregio dat door de 23 MRDH-gemeenten is vastgesteld.	
	Heeft op 21 februari een brief met bezwaren aan de ambtelijke organisatie van MRDH gestuurd. Vindt teleurstellend dat hier geen reactie op ontvangen is.	De genoemde brief d.d. 21 februari betrof een afschrift van een brief van de gemeente Rijswijk aan HTM. Het was MRDH dan ook niet duidelijk dat Rijswijk een reactie van MRDH op de aan HTM gerichte brief verwachtte. MRDH betreurt dat zij als gevolg van deze onduidelijkheid niet aan de verwachting van Rijswijk heeft voldaan.	Nee
	Stemt niet in met inkorting van huidige buslijn 18 (straks buslijn 22).	Een van de uitgangspunten voor een doelmatige inzet van OV is in te spelen op de behoefte van de reizigers. Een zeer beperkt aantal reizigers maakt gebruik van het traject tussen station Rijswijk en de Schilp. De voorgestelde te vervallen halten horen bij de 15% minst gebruikte halten in het netwerk van HTM. Om toch tegemoet te komen aan de wens van de gemeente heeft HTM een alternatief voorstel. Bus 22 zal elk half uur doorrijden naar De Schilp en in het andere half uur tot station Rijswijk. In de spits rijdt bus 22 altijd door naar De Schilp.	Ja: buslijn 22 elk half uur tot station Rijswijk, en elk half uur door naar De Schilp. In de spits elke 15 minuten door naar de Schilp.
	Stemt niet in met de vervallen halten Admiraal Helfrichsingel en Klaroenstraat van buslijn 23	Op deze haltes zijn er relatief weinig instappers (gemiddeld 1,3 per bus), terwijl er binnen 250 meter alternatieve halten liggen. Negentig procent van de reizigers die in de bus zit reist voorbij deze twee halten. Hiermee versnellen wij de reis voor de meeste reizigers, en wordt buslijn 23 aantrekkelijker en doelmatiger. MRDH en HTM vinden dit voorstel gerechtvaardigd. Indien de gemeente Rijswijk besluit tot aanvullende inkoop en daarmee behoud van deze haltes, bestaat die mogelijkheid. De kosten hiervan zijn op jaarbasis 57.500 euro. Indien hiervoor niet wordt gekozen, gaat de MRDH graag met de gemeente Rijswijk in gesprek om de mogelijkheden te bezien voor	Deels, MRDH en gemeente gaan in overleg om alternatieve maatwerkoplossingen te verkennen.

		alternatieve maatwerkoplossingen.	
	Stemt niet in met het voorstel om de route van buslijn 23 deels te verleggen van de Generaal Spoorlaan naar de Sir Winston Churchilllaan.	Omdat de route via de Generaal Spoorlaan langs een park leidt, hebben de halten langs deze route hoofdzakelijk nut voor inwoners tussen de Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchilllaan. Door de route te verleggen worden deze halten ook aantrekkelijk voor mensen die in bedrijventerrein Plaspoelpolder moeten zijn. Daarmee kunnen we nog meer mensen van dienst zijn en verandert de loopafstand voor de meeste huidige reizigers nauwelijks. De Rijswijkse Schouwburg blijft met de voorgestelde route op loopafstand te bereiken met buslijn 23. Ondanks dat HTM nog steeds van mening is dat de voorgestelde route beter is, wil zij graag tegemoetkomen aan de wensen van de gemeente en zal de huidige route behouden blijven met in achtneming van en gegeven de ontwikkelruimte van de vervoerder, accepteert MRDH deze wijziging, waaruit geen extra kosten (subsidie aan HTM) voor MRDH voortvloeien.	Ja: buslijn 23 blijft huidige route via Huis te Landelaan en Generaal Spoorlaan rijden.
	De bezuinigingen op Rijswijk maken het vermoedelijk mogelijk om in Den Haag extra openbaar vervoer aan te bieden; bijvoorbeeld naar het gebied bij het Norfolkterrein dat nog in ontwikkeling is. Wij verwachten van u een verklaring voor de keuzen die gemaakt worden en voor de basis die u gebruikt om prioriteiten te stellen.	HTM heeft de opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag om het openbaar vervoer in de regio van Den Haag te verzorgen. MRDH stelt de kaders vast waarbinnen HTM keuzes kan maken. De vervoerder heeft ontwikkelvrijheid en probeert op basis van de door de regio vastgestelde beleidsdocumenten zoals de Strategische Bereikbaarheidsagenda, Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, de Kadernota OV en Programma's van Eisen binnen de beschikbare ruimte een eenduidig en samenhangend OV-netwerk voor de regio te creëren, dat aansluit bij de wensen van reizigers en inwoners op basis van onder andere marktonderzoek, kwantitatieve data-analyse en afstemming met stakeholders.	Nee
Gemeente Rotterdam	Voor al de vervoerplannen geldt dat wij de inkorting van de zomerdienstregeling van zeven naar zes weken toejuichen.		Nee
			Ter verduidelijking van het voorstel 4.3 op pagina 12 van het vervoerplan van RET: -metrolijn B krijgt een extra rit vertrek ca 5.40 uur van Nesselande.

			Ter verduidelijking van het voorstel 4.3 op pagina 12 van het vervoerplan van RET: -metrolijn E krijgt een extra rit vertrek ca 6.05 uur vanaf Leidschenveen richting Rotterdam.																																																																																					
	De tabellen waarin de metrofrequenties zijn weergegeven, zijn moeilijk leesbaar ten aanzien van de beoogde bediening van Hoek van Holland. Wij menen te begrijpen dat Hoek van Holland in het strandseizoen substantieel frequenter bediend wordt dan daarbuiten en daarbij dat er differentiatie is tussen werkdagen, zaterdagen en zondagen. Wij verzoeken u dit helderder op te schrijven.	Uw aanname klopt. Ter verduidelijking, staan in de tabel hieronder de frequenties per uur voor specifiek Hoek van Holland: <table><tr><td></td><td></td><td>Ochtend</td><td>Overdag</td><td>Avond</td></tr><tr><td>Winter m.u.v. Kerstvakantie</td><td>Ma-vr</td><td>3x</td><td>3x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Za</td><td>2x</td><td>3x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Zo</td><td>2x</td><td>2x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Kerstvakantie</td><td>Ma-vr</td><td>2x</td><td>2x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Za</td><td>2x</td><td>2x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Zo</td><td>2x</td><td>2x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Strandseizoen m.u.v. Zomervakantie</td><td>Ma-vr</td><td>3x</td><td>3x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Za</td><td>2x</td><td>3x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Zo</td><td>2x</td><td>4x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Zomervakantie</td><td>Ma-vr</td><td>2x</td><td>4x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>Za</td><td>2x</td><td>4x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td>zo</td><td>2x</td><td>4x</td><td>2x</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>			Ochtend	Overdag	Avond	Winter m.u.v. Kerstvakantie	Ma-vr	3x	3x	2x		Za	2x	3x	2x		Zo	2x	2x	2x						Kerstvakantie	Ma-vr	2x	2x	2x		Za	2x	2x	2x		Zo	2x	2x	2x						Strandseizoen m.u.v. Zomervakantie	Ma-vr	3x	3x	2x		Za	2x	3x	2x		Zo	2x	4x	2x						Zomervakantie	Ma-vr	2x	4x	2x		Za	2x	4x	2x		zo	2x	4x	2x						Nee
		Ochtend	Overdag	Avond																																																																																				
Winter m.u.v. Kerstvakantie	Ma-vr	3x	3x	2x																																																																																				
	Za	2x	3x	2x																																																																																				
	Zo	2x	2x	2x																																																																																				
Kerstvakantie	Ma-vr	2x	2x	2x																																																																																				
	Za	2x	2x	2x																																																																																				
	Zo	2x	2x	2x																																																																																				
Strandseizoen m.u.v. Zomervakantie	Ma-vr	3x	3x	2x																																																																																				
	Za	2x	3x	2x																																																																																				
	Zo	2x	4x	2x																																																																																				
Zomervakantie	Ma-vr	2x	4x	2x																																																																																				
	Za	2x	4x	2x																																																																																				
	zo	2x	4x	2x																																																																																				
	Verzoekt om de eindtijd van 0.30 uur voor de laatste metro vanuit Hoek van Holland toe te passen gezien het feit dat men er in Hoek van Holland vanuit ging dat dit de vertrektijd van de laatste metro zou worden.	De vertrektijd van de laatste metro vanaf Schiedam naar Hoek van Holland is 0:34h (vanaf Beurs 0:23h), en vanaf Hoek van Holland naar Schiedam 1:02h (naar Beurs 0:32h).	Nee																																																																																					
	Vraagt de voorgenomen inkorting van tramlijn 23 tot Rotterdam Centraal gedurende de late avonduren en vroege zondagochtend, goed te communiceren aan de reizigers die hierdoor getroffen worden.	RET zal de inkorting van lijn 23 helder communiceren.	Nee																																																																																					

	Juicht de introductie van buslijn 75 Zuidplein – Stadion Feyenoord – Kralingse Zoom toe. Graag gaan wij met u in overleg over de consequenties t.a.v. de aanleg en het geschikt maken van haltevoorzieningen voor deze lijn.	Omdat nog moet blijken of deze buslijn 75 een succes zal worden is overeengekomen om voor 2019 alleen de echt noodzakelijke halte Zomerland zuidzijde aan te leggen. Als RET na 2019 door wil met deze buslijn zullen ook de resterende haltes, die er overigens al zijn, verder geschikt gemaakt worden.	Nee																
	Ten aanzien van de voorgenomen schrapping van buslijn 47 tijdens de stilste uren, vragen wij u, mede gelet op het relatief grote aandeel bewoners op het Noordereiland voorwie lange loopafstanden naar bushaltes bezwaarlijk zijn, deze niet door te voeren, dan wel voor één van de volgende alternatieven te kiezen: - Tijdens de stilste uren (en op andere momenten waarop dit mogelijk is) gebruik maken van minibuses. - Lijn 47 te verlengen richting Wilhelminaplein, waardoor de volgende route ontstaat: Blaak – Noordereiland – metro Wilhelminaplein – metro Beurs – Blaak. Wellicht leidt dit tot meer reizigers, zodat de kostendekkingsgraad stijgt. - Tijdens de stilste uren aanbieden van vraagafhankelijk vervoer.	Het aantal reizigers op de haltes van lijn 47 op het Noordereiland, die niet tevens door lijn 32 bediend worden, is in de avonduren en op zondag is te zien in onderstaande tabel en daarmee te laag voor een reguliere busbediening. <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Totaal</th><th>Per uur</th><th>Per rit *</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avond</td><td>24</td><td>6</td><td>1,5</td></tr> <tr> <td>Vroege ochtend (ma-zat)</td><td>6</td><td>6</td><td>1,5</td></tr> <tr> <td>Zondag (tot 18 u)</td><td>102</td><td>9</td><td>1,7</td></tr> </tbody> </table> *Een rit is Blaak – Noordereiland of Noordereiland – Blaak Een aanzienlijk deel van deze reizigers kan en zal naar de op het Noordereiland aanwezige bushaltes van lijn 32 gaan. Voor de gesuggereerde alternatieven geldt: - Inzet van een minibas is op zich zelf mogelijk, maar geeft maar een beperkte kostenbesparing; - Verlenging richting Wilhelminaplein is bij de huidige voertuiginzet alleen mogelijk indien de frequentie wordt verlaagd. Of dat tot meer reizigers en een hogere kostendekkingsgraad leidt is op voorhand niet te zeggen. Het aanbieden van vraagafhankelijk vervoer is in dit geval een betere optie. MRDH gaat graag nader met de gemeente Rotterdam in gesprek over de door de gemeente aangedragen optie van vraagafhankelijk vervoer.		Totaal	Per uur	Per rit *	Avond	24	6	1,5	Vroege ochtend (ma-zat)	6	6	1,5	Zondag (tot 18 u)	102	9	1,7	Nee
	Totaal	Per uur	Per rit *																
Avond	24	6	1,5																
Vroege ochtend (ma-zat)	6	6	1,5																
Zondag (tot 18 u)	102	9	1,7																
	Ten aanzien van de voorgenomen schrapping van buslijn 174 na 20.00 uur wijzen wij u erop dat in de Vervoerplannen 2015 juist nadrukkelijk is gekozen voor de huidige routing gelet op de functie van buslijn 174 voor o.a. de zorginstellingen in 110-Morgen. Uw voornemen zal leiden tot te grote loopafstanden naar andere vormen van OV en het verdwijnen van relaties tussen wijken waar lijn 174 exclusief in voorziet. Wij verzoeken u daarom de schrapping niet door te voeren. Mocht u echter toch besluiten uw voorstel door te zetten dan verzoeken wij u na te gaan of het overnemen door buslijn 35 van (delen van) de route van buslijn 174	Het aantal reizigers op het traject van lijn 174 binnen Rotterdam is in de avonduren bijzonder laag, zoals te zien is in de tabel op pagina 17 van het vervoerplan van RET, en veel haltes hebben bovendien een alternatieve ov-bediening op de halte zelf of op loopafstand. Om die reden kan niet aan uw verzoek worden voldaan om het schrappen niet door te voeren. RET heeft bekeken of buslijn 35 delen van de route van lijn 174 over kan nemen, maar dat is helaas niet mogelijk. De route van lijn 35 zou hierdoor langer worden, waardoor er een extra bus ingezet moet worden. Wel kan vraagafhankelijk vervoer, zoals door de gemeente gesuggereerd t.a.v. het Noordereiland, ook hier mogelijk in een	Nee																

	ten westen van de Grindweg 's avonds een goed alternatief kan bieden. Wij verzoeken u hierbij ook de gevolgen voor de reizigers van en naar Prins Alexander in de afweging te betrekken.	oplossing voorzien. MRDH gaat daar graag met de gemeente het gesprek over aan.	
	Wij staan in principe positief tegenover uw voorstel om BOB-buslijn 13 in het leven te roepen, maar verzoeken u wel nadrukkelijk om op deze ritten het normale tarief te blijven toepassen en niet het BOB-tarief van € 5, -. Dit om een verslechtering voor de huidige gebruikers van de vroege ritten te voorkomen.	Het aantal reizigers op dit tijdstip van en naar Rotterdam The Hague Airport is beperkt (ca 2-5 per weekenddag). De grootste groep gebruikers van BOB-buslijn 13 zal uitgaanspubliek zijn. Ook ten opzichte van andere kernen en wijken met nachtelijke bediening voor de BOB bus, is het hanteren van het BOB-bustarief, dat bovendien overstappen tussen BOB-buslijnen toestaat, logisch.	Nee
	Wij vragen uw aandacht voor buslijn 33 van en naar Overschie en Rotterdam The Hague Airport. Deze is op piekmomenten geregeld erg vol met luchtreizigers met grote koffers. Wij vragen u op voorzienbare piekmomenten servicemedewerkers in te zetten die eraan kunnen bijdragen dat de ruimte in de bussen voor passagiers en bagage zo efficiënt mogelijk benut wordt.	Wij herkennen de situatie die u beschrijft. In de periode februari – oktober, op de tijdstippen dat veel luchtreizigers verwacht kunnen worden, zet RET op dit moment al extra medewerkers in bij de instaphalte Airport om reizigers te begeleiden bij het kopen van een vervoerbewijs en instappen in het voertuig. Tevens is nu al ca. 30 dagen per jaar een reservevoertuig met chauffeur bij de Airport aanwezig. Dit voertuig wordt bij grote drukte ingezet om de reguliere ritten van lijn 33 in Overschie te ontlasten.	Nee
	Wij verzoeken u af te zien van het schrappen van buslijn 30 op zaterdag voor 8.00 uur, omdat er hiermee voor de reizigers op dit moment geen reismogelijkheid meer zou zijn. Als eventueel alternatief verzoeken wij u na te gaan of een lagere frequentie voor 8.00 uur in een oplossing kan voorzien.	De 20 reizigers die in het vervoerplan genoemd worden, zijn alle reizigers die op zaterdag vóór 8 uur in lijn 30 zitten. Dit zijn reizigers van de volgende ritten: 6.59 en 7.29 vertrek Alexander (hele rit) 6.41, 7.13 en 7.43 vertrek Schollevaar (hele rit) Dan gaat het dus om 5 ritten en 20 reizigers; gemiddeld 4 reizigers per rit. Om reizigers op vroege zaterdagochtend toch een reismogelijkheid te bieden, zal RET een rit met aankomst op station Alexander rond 7.30 uur blijven rijden. De meest vroege ritten verdwijnen wel. Hiermee wordt aangesloten aan dat wat de gemeente voorstelt dat als het tot onoverkomelijke bezwaren leidt, de meest vroege ritten geschrapt mogen worden (en niet de latere).	Ja. De rit van buslijn 30, die rond 7.30 uur aankomt op station Alexander zal de eerste rit van buslijn 30 op zaterdag zijn.
	Ten aanzien van Charlois en Hoogvliet geeft u aan dat u met nadere voorstellen zult komen in de komende periode. Wij vragen u ons in de gelegenheid te stellen t.z.t. ook op die voorstellen een bestuurlijke reactie te kunnen geven dat een soortgelijk gewicht heeft als deze reactie.	RET wil voorstellen voor deze gebieden graag bespreken met de gemeente.	Nee

	Ten aanzien van de Unilever-locatie op de Nassaukade vragen wij u samen met ons na te gaan of er een bushalte geplaatst kan worden aan de voor- of zijkant van de fabriek, dit in plaats van ofter toevoeging aan de bestaande bushalte die momenteel aan de achterzijde van de fabriek is gesitueerd.	MRDH en RET zijn graag bereid om samen met de gemeente te kijken naar de haltesituatie rond Unilever. Daarbij vinden we wel dat deze vraag vanuit brede invalshoek bekeken moet worden. Zo zou bijvoorbeeld ook bekeken moeten worden of de bestaande halte aan de achterzijde van de fabriek beter bereikbaar kan worden, en moettevens gekeken worden naar de effecten van haltelocaties op de loopafstand voor bewoners van de wijk en de reistijd voor doorgaande reizigers.	Nee
	Wijst op reactie van vorig jaar over gewenst OV-maatwerk in Hoek van Holland.	Voor zover MRDH bekend, bent u met het oprichten van dit OV-maatwerk bezig. MRDH wijst u erop dat de aanbesteding van de OV-concessie waaronder Hoek van Holland valt, zoals u weet thans loopt en de uitslag van de aanbesteding (met aanbod vervoerplan per augustus 2019) op 11 juli 2018 bekend zal worden.	Nee
	Vraagt de MRDH om bij de provincie Zuid-Holland en Arriva te verzoeken af te zien van de opheffing van buslijn 175 tussen metrostation Nesseland en Rotterdam station Alexander.	MRDH zal dit doen, maar meldt bij deze dat de kans dat de provincie en Arriva op dit verzoek zullen ingaan vermoedelijk niet zo groot zal zijn. Het rijden van Arriva op dit betreffende traject wordt namelijk door MRDH gedoogd en dus geldt er voor Arriva geen verplichting om op dit traject te rijden.	Nee
	Juicht de intensivering van lijn 383 toe	MRDH zal in dezelfde brief aan de provincie en Arriva als hierboven uw blijdschap verwoorden.	Nee
Gemeente Schiedam	In het RET-vervoerplan voor 2018 is overdag een pendel met een 10 minuten frequentie voorzien om de metrostations Vijfsluizen en Vlaardingen Oost met elkaar te verbinden. Dit zal leiden tot een slechte overstap vanaf de metro's. Wij vrezen reizigersverlies en verdere inperking van deze belangrijke verbinding. Wij stellen een 5 minuten frequentie voor met inzet van twee voertuigen, die wel de vlotte en naadloze aansluiting geeft op beide metrolijnen. Deze zal 1.150-1.600 reizigers per dag vervoeren. Wij herhalen tevens ons pleidooi voor een kosteneffectieve uitvoering van deze verbinding met autonome voertuigen, aansluitend bij de ambities van de MRDH.	Het vervoerplan 2018 is eerder vastgesteld. Hierin, en in de nota van Reactie van destijds, zijn de lijnwijzigingen bij ingebruikname van de Hoekse Lijn uiteen gezet. Overigens is de frequentie van de Vijfsluizen pendel opzettelijk op 10 minuten gesteld, zodat deze kan aansluiten op de metro Hoekse Lijn (die eveneens iedere 10 minuten rijdt). In uw reactie voert u een pleidooi voor de verbinding tussen de metrostations Vlaardingen Oost en Vijfsluizen met autonome voertuigen. Over dit onderwerp is in het kader van AVL, al uitvoerig met de gemeente Schiedam gesproken. Binnenkort (of inmiddels al gedaan vanwege roulatieperiode van dit stuk) zal de gemeente Schiedam hierover, via de AVL-tafel, nader geïnformeerd worden.	Nee
	Een ander gevolg van het vervoerplan voor 2018 is dat lijn 126 door Maassluis, Vlaardingen en Schiedam in de avonden en op zondag niet meer gaat rijden. In Schiedam worden hierdoor elke avond 12 reizigers gedupeerd en op zondag zelfs 68 reizigers. Ook wordt door het rijden via de	Het vervoerplan 2018 is eerder vastgesteld. Hierin, en in de nota van Reactie van destijds, zijn de lijnwijzigingen bij ingebruikname van de Hoekse Lijn uiteen gezet.	Nee

	Broersvest de halte Boerhaavelaan niet meer bediend. Deze voorstellen voor Schiedam komen bovenop de al eerder (2012) door ons betreunde beperking van de bedieningstijden van lijn 51 en 53 (niet in de avond en respectievelijk niet op zondag en in het weekend) en inperking van tramlijn 21 (2014). Ook is geen oplossing geboden voor onze vraag de begraafplaats Beukenhof te bedienen.		
	Vorig jaar gaven wij in onze zienswijzen op de busconcessies en de Kadernota OV aan, dat lokaal aanvullend vervoer een goede oplossing kan bieden als busvervoer minder geschikt is. In de nieuwe raadsperiode zal door de gemeente intensief op het bevorderen van dit Kleinschalig lokaal vervoer worden ingezet. Wij verzoeken te komen tot ander (subsidie)beleid van de MRDH om deze lokale aanpak te ondersteunen. Zoals het nu werkt, liggen de lasten van beter lokaal vervoer bij de lokale gemeenschap en de baten bij de vervoerder: meer reizigers in tram en metro en lagere kosten door bezuinigingen in het reguliere (bus)vervoer. De (subsidie)regels van de MRDH voor lokaal maatwerk en de 'last mile' vervoer zijn ontoereikend en zelfs contraproductief. Wij stellen voor dit in MRDH-verband te agenderen.	Tot een onderzoek naar eventuele wijzigingen van de (subsidie)regels van de MRDH voor lokaal maatwerk en de 'last mile' vervoer kan de bestuurscommissie Va besluiten als dit onderzoek bestuurlijk gewenst is.	
	Wij blijven het een zeer slechte zaak vinden dat de wijken Woudhoek en Sveaparken 's avonds niet worden bediend met de tram. Hiervoor verwijzen wij naar onze reacties op eerdere vervoerplannen en zienswijzen. Wij herhalen ons eerdere voorstel om Schiedam Noord met een lus van tramlijn 24 via de halte Harreweg te bedienen. Wij verzoeken daar in ieder geval een pilot mee te doen. Tot deze aanpassing is doorgevoerd verzoeken wij dringend om op lijn 121 beter toegankelijk busmaterieel in te zetten, met een lage instap en een ruime toegang aan de zijkant.	Het verzoek om in de avonden tramlijn 24 in een lus via de Harreweg te laten rijden is al vaker gedaan. De avondbediening van tramlijn 21 is vervangen door een pendelbus vanuit budgettaire overwegingen. De vraag was zodanig laag het vervangende aanbod, een pendelbus, genoeg was. Op dit moment past het aanbod nog steeds bij de vraag en daarom wordt uw verzoek niet overgenomen. Uw voorstel voor een lus met tramlijn 24 wordt niet overgenomen in het vervoerplan. Een dergelijke route leidt tot zes minuten extra reistijd voor de reizigers van en naar Holy. Een deel van de route wordt bovendien twee keer afgelegd ('heen en weer' reizen), iets dat reizigers als erg hinderlijk ervaren. Daarbij moet bedacht worden dat het aantal reizigers naar Holy duidelijk groter is dan het aantal reizigers naar Woudhoek. Per saldo zou dit voorstel daarom leiden tot een achteruitgang van de kwaliteit van het openbaar vervoer en verlies van reizigers. Tevens nemen, door de langere reistijd, de exploitatiekosten toe. Er volgt dan	Nee

		ook geen pilot. De voertuigen op lijn 121 hebben geen lage vloer, maar zijn wel toegankelijk voor reizigers met een rolstoel.	
	Prettig is dat door deze aanpassingen de laatste bus naar Schiedam Zuid een halfuur later gaat, om circa 0:30 uur.	MRDH en RET nemen uw reactie voor kennisgeving aan.	Nee
	De MRDH is bezig met een evaluatie van het proces van de vervoersplannen. Na de zomer wordt de rapportage hierover verwacht. Onzes inziens is dit een zeer nuttige exercitie. Het huidige proces kenmerkt zich door een formalistische afdoening. De RET heeft binnen de concessie mogelijkheden om de dienstregeling aan te passen. Het blijkt echter niet mogelijk hierover een gesprek te laten plaatsvinden tussen samenleving en vervoerder. Na de formele consultatie over de vervoerplannen, worden deze plannen (vrijwel) conform de ontwerpplannen vastgesteld. Wij hopen dat de evaluatie van het proces van de vervoerplannen ingaat op deze tekortkoming en oplossingen aanraagt voor een beter proces naar meer gedragen vervoerplannen. Wij zien uit naar de agendering van deze evaluatie kort na de zomer.	MRDH neemt kennis van uw reactie en brengt hierbij de gehouden bewonersbijeenkomst in de gemeente Barendrecht (zie hierboven bij 'Barendrecht') bij u onder de aandacht. Een gesprek met de samenleving en vervoerder vond dus wel degelijk plaats. De MRDH, waar de gemeente Schiedam deel uit van maakt, eist van de vervoerder dat zij kosteneffectief en kostenefficiënt werken de vraag goed afstemt op het aanbod. Regionale (concessie-)afspraken en middelen kunnen ervoor zorgen dat op OV-gebied niet alle lokale verwachtingen en wensen ingewilligd kunnen worden. Dit kan door een gemeente als teleurstellend ervaren worden, maar is ook onvermijdelijk. Het klopt dat er een onderzoek loopt naar proces en procedures rond de vervoerplannen. Ook MRDH ziet uit naar de uitkomsten.	Nee
Gemeente Vlaardingen	Het kleinschalig openbaar vervoer, dat ter vervanging van buslijn 57 tussen Westerhoofd en Liesveldviaduct gaat rijden, niet dezelfde venstertijden krijgt als buslijn 57. Het gevolg daarvan is dat het betreffende gebied in de Rivierzone op zaterdag geheel geen busbediening meer heeft. Wij willen nogmaals benadrukken dat wij dit zeer betreuren en vragen u dit standpunt te herzien.	Uw reactie betreft de inhoud van het vervoerplan 2018. Deze is echter april 2017 al vastgesteld. Hierin, en in de nota van Reactie van destijds, is uiteengezet dat het aantal reizigers op zaterdag te laag is voor busbediening.	Nee
	Wat betreft de bedieningstijden van de metro is in de Bestuurlijke overeenkomst Hoekse Lijn deel 1, 17 december 2012, een einde diensttijd van 0.30 uur opgenomen. Graag deze einde diensttijd overnemen in het ontwerp vervoerplan RET 2019,	De vertrektijd van de laatste metro vanaf Schiedam naar Hoek van Holland is 0:34h (vanaf Beurs 0:23h), en vanaf Hoek van Holland naar Schiedam 1:02h (naar Beurs 0:32h).	Nee

	in plaats van de nu vermelde einde diensttijd van 0.00 uur.		
	Wij gaan ervan uit dat de majeure wijzigingen die het vervoerplan RET 2018 voor Vlaardingen tot gevolg heeft, in overleg met ons zullen worden geëvalueerd wat betreft effectiviteit en doelmatigheid.	Uiteraard zullen de effecten van het nieuwe busnet, net als de effecten van de Hoekse Lijn, nauwgezet worden gemonitord en geëvalueerd.	Nee
Gemeente Wassenaar	Vraagt aandacht voor oost-west verbinding tussen Wassenaar en Voorschoten onder verwijzing naar de zienswijze op het ontwerp PVE concessies MRDH d.d. 24/01 2017	MRDH wijst u erop dat de aanbesteding van de OV-concessie Bus Haaglanden Streek, waaronder Wassenaar valt, zoals u weet thans loopt en de uitslag van de aanbesteding (met aanbod vervoerplan per augustus 2019) op 11 juli 2018 bekend zal worden. De uitslag kan consequenties hebben voor het OV in én rondom uw gemeente. Met de winnaar van de aanbesteding kan in de komende jaren altijd in overleg worden gegaan.	Nee
Gemeente Westland	Suggestie voor extra halte op de Koningin Julianaweg	Een mogelijk nieuwe halte op de Koningin Julianaweg kan in de dienstregeling van lijn 31 worden opgenomen. Graag treden Connexion en MRDH in overleg met de gemeente hierover. Connexion zal hiervoor het eerste contact met u opnemen. Het moment van opname in de dienstregeling is afhankelijk van het moment van realisatie van de halte. Na realisatie van de halte door de gemeente, kan deze in de dan geldende dienstregeling worden opgenomen.	Nee
	Overzicht in bijlagen van wijzigingen in Westland zowel positief als negatief met verzoek tot verbeteringen.	Constateringen in bijlage zijn juist. Wijzigingen in het netwerk en frequenties zijn voortgekomen uit de komst van de metro Hoekse Lijn en verschillende studies en analyses van reizigersstromen. Reizigers zullen zich anders over het netwerk verdelen. De netwerkwijziging was al opgenomen in vervoerplan 2018 maar nog niet geïmplementeerd vanwege het nog niet gereed zijn voor exploitatie van de metro Hoekse Lijn.	Nee
	Uit zorg over frequentie op lijn 32 voor scholieren / studenten van 's-Gravenzande naar Schiedam	Reizigers vanuit 's-Gravenzande naar Schiedam / Rotterdam zullen na opening metro Hoekse Lijn meer gaan reizen via Hoek van Holland dan via Naaldwijk. De verbinding met de metro is sneller en scheelt een overstap op veel relaties in Schiedam / Rotterdam. De frequentie op lijn 32 wordt als voldoende ingeschat. Maar het gebruik zal worden gemonitord.	Nee
	Verzoekt tot verbetering frequentie lijn 31	Het nieuwe lijnennet in het Westland gaat uit van een verschuiving van reizigersstromen als gevolg van komst metro Hoekse Lijn. Tussen 's-	Nee

		Gravenzande en Hoek van Holland wordt 3x per uur gereden in aansluiting op de metro richting Rotterdam. Tussen s-Gravenzande en Den Haag rijden in de spitsuren extra ritten waardoor hier een frequentie van 6x per uur ontstaat. Deze frequenties van lijn 31 en andere lijnen zijn voortgekomen uit studies en analyse van reizigersstromen. Het werkelijke gebruik zal gemonitord worden.	
	Verzoekt tot overleg over bediening Naaldwijk (omgeving haltes Galgweg en Piet Struijkweg) voor vervoerplan 2021	Overleg is mogelijk. Of dit noodzakelijk is, is afhankelijk van de resultaten van de thans lopende aanbesteding busconcessie Haaglanden Streek. Deze concessie gaat per augustus 2019 in. Overleg zal plaatsvinden met de concessiehouder van de nieuwe concessie.	Nee
	Verzoek tot verbetering aansluiting lijn 30 bij station Rijswijk op trein uitrichting Rotterdam	De vertrektijden van lijn 30 zijn gebaseerd op de aansluitknoop bij Naaldwijk busstation. Lijn 30 sluit hier aan op alle andere buslijnen in het Westland waardoor reizigers in alle richtingen kunnen overstappen. Helaas is het daardoor niet mogelijk om lijn 30 later te laten vertrekken in Rijswijk, aangezien dan reizigers vanuit lijn 30 de aansluiting zouden missen op de andere buslijnen in Naaldwijk. Er zal overleg met Connexxion plaatsvinden over de aansluitingen van lijn 30 en lijn 31.	Nee
	Is positief over de extra ritten op lijn 16 in de zomer en in de weekenden en over de directe openbaar vervoer verbinding van Wateringen met busstation Leyenburg/Haga Ziekenhuis locatie Leyweg.	MRDH en HTM nemen dit voor kennisgeving aan.	Nee
	Vraagt om in het vervoerplan voor 2019 en 2020 lijn 21 via de Erasmusweg, Poeldijkseweg, Kerklaan en het Plein in Wateringen te laten rijden.	In een eerder stadium was er draagvlak bij de gemeente Westland voor het routevoorstel van HTM om via de Ambachtsweg naar Wateringen te rijden. Uw voorstel is niet haalbaar voor HTM om meerdere redenen. Het kost de reizigers meertijd omdat dit een langere route is, en daardoor verwachten wij minder reizigers die hier gebruik van zullen maken. Daarnaast kost het HTM 90.000 extra km per jaar en die heeft het bedrijf niet tot zijn beschikking. HTM zal dan ook de huidige route van lijn 21 tot eindpunt Vrederust handhaven. De gemeente Westland heeft ambtelijk aangegeven de mogelijkheden te onderzoeken om het extra vervoer zelf in te kopen voor een periode van 2 jaar. Hierover zal ook in het kader van gebiedsontwikkeling nadere afstemming tussen Westland, HTM en MRDH plaatsvinden.	Ja, buslijn 21 blijft de huidige route tot eindpunt Vrederust rijden.
	Vraagt tevens om de inrichting, de benodigde	HTM is hier een groot voorstander van. HTM treedt graag in overleg om	Nee

	voorzieningen en mogelijke opties van het eindpunt lijn 21 op het Plein in Wieringen in gezamenlijkheid verder uit te werken.	dit zo goed mogelijk te regelen, zodra de snelle route via de Ambachtsweg mogelijk wordt.	
	Samen met de HTM, de MRDH en de gemeente Westland de mogelijkheden voor een directe verbinding in samenhang met bovengenoemde ontwikkelingen in 2018 te onderzoeken en in beeld te brengen.	HTM en MRDH blijven graag in overleg en werken graag mee om een haalbare route voor buslijn 21 naar Wieringen te realiseren. Zolang buslijn 21 echter niet via de Ambachtsweg kan rijden is het niet haalbaar. Andere routes, niet via de Ambachtsweg, zorgen voor extra, onnodige kilometers, die tijd en dus geld kosten. Tevens is zo'n langzamere route minder aantrekkelijk voor reizigers die snel tussen Wieringen en Den Haag willen reizen.	Nee
	Stuurt brieven die de bewoners aan de gemeente gestuurd hebben mee.	MRDH gaat er vanuit dat u zorg draagt voor beantwoording van de aan u gerichte brieven. Deze vastgestelde Nota van Reactie zou daarvoor kunnen dienen.	Nee
Gemeente Westvoorne	Geen reactie ontvangen.	Toelichting: Hoogstwaarschijnlijk is er geen reactie binnengekomen omdat de vervoerplannen van EBS, die van invloed zijn op de gemeente Westvoorne, in het kader van de gewonnen aanbesteding, niet voor reactie waren opengesteld. Betreffende gemeenten zijn wel over het openbaar vervoer dat EBS per december 2018 gaat verzorgen geïnformeerd.	Nee
Gemeente Zoetermeer	Kan instemmen met de voorstellen van HTM, RET en Connexxion.	MRDH, RET, HTM en Connexxion hebben kennis genomen van uw reactie.	Nee
	Heeft HTM verzocht om met lijn N6 niet via de route Edisonstraat – Stephensonstraat – Oostweg, te gaan rijden, maar via Oostweg – Dreeslaan – Oostweg.	Het verzoek tot routewijziging wordt overgenomen met instemming van Zoetermeer, HTM en MRDH.	Ja. Route N6 wordt aangepast.
METROCOV	Vindt dat wijziging ingangsdatum Hoekse Lijn een wijziging van het Vervoerplan 2018 is, waarvoor het METROCOV advies gevraagd moet worden.	MRDH is van mening dat zij u in uw vergaderingen in samenwerking met de RET goed op de hoogte heeft gehouden van het wel en wee rond het Project Hoekse Lijn maar ook van het vervangend vervoer Hoekse Lijn. Het is gecommuniceerd dat als het Project Hoekse Lijn niet op tijd af zou zijn, dat dan ook het busnet dat gekoppeld is aan de metro Hoekse Lijn niet in zou gaan. MRDH vraagt u graag om advies en hecht daar waarde aan, maar in dit specifieke geval zou het weinig zinvol geweest zijn en daarom bent u alleen geïnformeerd.	Nee

		Ook op dit moment is nog niet exact bekend (anders dan Q4 2018) wanneer de metro gaat rijden en dus wanneer het op de metro aangepaste busnet ingaat. Zodra hierover meer bekend is, zal MRDH/RET u hierover informeren.	
	Verzoekt bijlage 1, waarin suggesties staan te betrekken bij de volgende vervoerplanprocedure (vervoerplan 2020)	MRDH en RET hebben nu al kennis genomen van bijlage 1 en herkent enkele zaken die al bekend zijn en/of die ook al in het verleden gespeeld hebben en nu opnieuw terugkeren.	Nee
	Kortere zomerdienst is verbetering, maar op lijn E allicht niet voldoende. Hier moet goed gemonitord worden.	RET zal het gebruik van alle lijnen in de zomerdienst zorgvuldig monitoren, ook het gebruik van lijn E.	Nee
	Klokslag 12 is goed voorstel van de RET. Mist de Weekendmetro in het vervoerplan.	Evaluatie van de pilot weekendmetro vindt separaat plaats. De bestuurscommissie MRDH zal hier in september 2018 over besluiten.	Nee
	Vindt schrappen laatste ritten bij RET onwenselijk.	Het schrappen van ritten is nodig om uitbreidingen elders mogelijk te maken. Bij de metroritten die geschrapt worden gaat het om ritten met weinig reizigers en/of ritten waar reizigers nog een alternatief hebben.	Nee
	Het flexibele, vraagafhankelijke vervoer in Lansingerland dient een echt goed comfortabel alternatief te bieden voor de vervallen ritten van buslijn 174 van RET.	Het flexibele vervoer zal vanaf de start alle haltes van lijn 174 in Lansingerland bedienen, dus ook die in Bergschenhoek (met uitzondering van de Bergweg-Zuid). Uitbreiding van het aantal haltes, bijvoorbeeld met Berkel Centrum, kan in de toekomst zeker overwogen worden. RET zal de uitvoering en de reacties van reizigers op het flexibel vervoer goed monitoren en in overleg met de gemeente het vervoersysteem verder ontwikkelen. Vanaf metrostation Berkel Westpolder zullen vaste vertrektijden gelden, zodat reizigers tevoren weten welke metroritten aansluiting geven op het flexibel vervoer. Omwille van de planning van de ritten worden reizigers wel verzocht om de rit van tevoren aan te melden.	Nee
	Vindt dat het tarief van het vraagafhankelijk vervoer niet hoger mag liggen dan het tarief bij het reguliere OV.	Hierover vinden thans gesprekken plaats in aanloop naar besluitvorming in het najaar van 2018 hierover.	Nee
	Ervaart de RET-plannen om vroegere gaan rijden met buslijn 33 met betrekking tot Rotterdam The Hague Airport als positief en vertrouwt erop dat RET goede voorlichting gaat geven aan potentiële gebruikers.	MRDH en RET nemen kennis van uw positieve reactie en RET zal zorg dragen voor communicatie richting reizigers en ook de Airport.	Nee

Indiener	Inhoud reactie	Beantwoording	Aanpassing VP 2019
	Vindt dat er op buslijn 30 van RET op zaterdag tussen 7 en 8 uur een bus moet rijden in dat uur.	MRDH en RET vermoeden dat er wat onduidelijkheid is geweest. Die 20 reizigers die in het vervoerplan genoemd worden, zijn alle reizigers die op zaterdag vóór 8 uur in lijn 30 zitten. Dit zijn reizigers van de volgende ritten: 6.59 en 7.29 vertrek Alexander (hele rit) 6.41, 7.13 en 7.43 vertrek Schollevaar (hele rit) Dan gaat het dus om 5 ritten en 20 reizigers; gemiddeld 4 reizigers per rit. Om reizigers op vroege zaterdagochtend toch een reismogelijkheid te bieden, zal RET een rit met aankomst op station Alexander rond 7.30 uur blijven rijden. De meest vroege ritten verdwijnen wel. Daarmee wordt aangesloten aan dat wat de gemeente voorstelt dat als het tot onoverkomelijke bezwaren leidt, de meest vroege ritten geschrapt mogen worden (en niet de latere).	Ja. De rit van buslijn 30, die rond 7.30 uur aankomt op station Alexander zal de eerste rit van buslijn 30 op zaterdag zijn.
	Vraagt zich af welk alternatief beschikbaar komt voor reizigers van buslijn 47 van RET die niet meer in de avonduren maandag tot en met vrijdag en op zondag de gehele dag op kunnen stappen bij een bushalte op het Noordereiland.	Het aantal reizigers op de haltes van lijn 47 op het Noordereiland is in de avonduren en op zondag te laag voor een reguliere busbediening. Een aanzienlijk deel van de reizigers kan en zal naar de op het Noordereiland aanwezige bushalte van lijn 32 kunnen gaan. De gemeente Rotterdam zelf heeft een optie aangedragen om in gesprek te gaan met MRDH over vraagafhankelijk vervoer. MRDH zegt toe met de gemeente in gesprek te gaan.	Nee
	Voorstel voor routewijziging lijn 37 van Connexxion door Wateringen via Kerklaan	Bij de voorgestelde route door Wateringen zou de route over de Laan van Wateringse Veld komen te vervallen als ook de haltes daar. Deze haltes worden thans door meer dan 300 reizigers per dag gebruikt (in+uitstap). Deze reizigers zouden hun busverbinding met Delft en Den Haag Leyenburg (en de ziekenhuizen) verliezen. Daarnaast zou de routewijziging zorgen voor een 'hoge hoed' (= een meestal onnodige extra lus in de buslijn) in de route waardoor de huidige gestrekte route van lijn 37 teniet wordt gedaan. Doorgaande reizigers naar Den Haag en Delft krijgen te maken met een langere reistijd en hogere kosten. (de door Metrocov voorgestelde gestrekte route in Den Haag ter compensatie biedt qua rijtijd onvoldoende compensatie en ook zou de halte Carry van Bruggenhof komen te vervallen). Connexxion neemt uw advies voor de routewijziging van lijn 37 dan ook niet over.	Nee
	Vraag voor aandacht om frequenties van lijn 31 en 32 rondom 's-Gravenzande	De lijnvoering en frequenties van de lijnen in het Westland zijn overeenkomstig het vervoerplan 2018 waar al over geadviseerd is. Omdat de metro Hoekse Lijn nog niet van start is gegaan zijn deze	Nee

		wijzigingen nog niet doorgevoerd, en daarom ter info nogmaals vermeld in het vervoerplan 2019. Het netwerk in het Westland zal wijzigen als gevolg van de komst metro. Het netwerk is voortgekomen uit studies van adviesbureaus en analyse van de reizigersstromen. Omdat niet exact te voorspellen is hoe reizigers zich in het nieuwe netwerk gaan bewegen zal dit vanaf de start goed gemonitord worden.	
	Verbetering ontsluiting Rijswijk Buiten met lijn 51: - Extra halte op Prinses Beatrixlaan - Hogere frequentie spits - Latere bediening avonduren	- Een extra halte op de Prinses Beatrixlaan zou inderdaad een verbetering van de ontsluiting van de wijk betekenen. Wij zullen dit aan de gemeente Rijswijk voorleggen. - Een hogere frequentie in de spits is op dit moment qua reizigersaantallen nog niet nodig. Een verhoging van de frequentie betekent een toename in dienstregeling uren en in te zetten voertuigen: gezien de budgetneutraliteit is dit op dit moment niet mogelijk. - Uitbreiding in de avonduren brengt extra kosten met zich mee en is gezien de budgetneutraliteit op dit moment niet mogelijk. - MRDH wijst u erop dat de aanbesteding van de OV-concessie Bus Haaglanden Streek, waaronder ook Rijswijk valt, zoals u weet thans loopt en de uitslag van de aanbesteding op 11 juli 2018 bekend zal worden. De uitslag kan consequenties hebben voor het OV in én rondom uw gemeente. Met de winnaar van de aanbesteding kan in de komende jaren altijd in overleg worden gegaan.	Nee
	Wil dat halte Hovenpassage aangedaan wordt bij omleidingsroutes Sint Sebastiaansbrug	Connexxion begrijpt uw redenering. Connexxion verwacht echter dat de buslijnen die niet hoeven te halteren bij de halte Hovenpassage in diverse gevallen toch zonder al te veel oponthoud de halte kunnen passeren zonder hierbij te halteren. De omlopen van de buslijnen 55 en 69 bieden erg weinig ruimte. Connexxion wil daarom het risico niet nemen dat door wel te halteren bij deze halte de rijtijd zal toenemen en omlopen (en aansluitingen) niet meer haalbaar zijn.	Nee
	Constaateert dat MRDH de nullijn niethanteert maar bezuinigen in het bestaande voorzieningen niveau doorvoert.	MRDH hanteert de nullijn voor de totale omvang van het vervoer en niet op individuele verbindingen. In de praktijk kan dat betekenen dat er lokaal sprake is van verbeteringen of verslechteringen vanuit het oogpunt van de reiziger, maar dan wel beide passend bij vraag en aanbod. De totale omvang van het vervoer blijft echter gelijk.	Nee
	Vindt dat de ontsluiting van nieuwe en/of in ontwikkeling zijnde wijken, zoals Norfolk, Binckhorsten Vroondaal, mogelijk gemaakt	Er zijn bij MRDH diverse trajecten gestart, zoals overleg met het Rijk en het OV-systeem knoppentraject, met als doel extra middelen te krijgen en/of middelen vrij te maken. Gezien de huidige beperkte hoeveelheid	Nee

	moeten worden door een uitbreiding van de het aantal dienstregelingkilometers.	middelen dient er kritisch gekeken te worden op welke wijze de beschikbare middelen worden uitgegeven. Van meer dienstregelingkilometers hoeft niet meteen sprake te zijn; meer effectieve en efficiëntere inzet van dienstregelingkilometers is ook een mogelijkheid.	
	Voorziet een mogelijk capaciteitstekort tussen 10:00 en 15:00 in het HTM-busnet.	Op basis van de beschikbare chipkaartdata voorziet HTM hier geen problemen mee. De frequentie van vier bussen per uur geldt tussen 09:00 en 12:00 bij het beginpunt. Dit betekent dat in de uitloop van de spits later nog een verhoogde frequentie gereden wordt.	Nee
	Verzoekt de frequenties van buslijn 24 nader te bekijken om te bezien of dit wel voldoende is.	Vanwege de samenloop met de route van bus 28 is de frequentie van bus 24 voldoende.	Nee
	Vindt het een goed idee om buslijn 25 door te trekken station Den Haag Centraal. Wel is het wenselijk om deze lijn zo snel mogelijk te emissieloos te rijden.	MRDH en HTM hebben uw reactie voor kennisgeving aangenomen. Uitrol van Zero Emissievoertuigen vindt plaats in de volgende busconcessieperiode van HTM.	Nee
	Stemt in met de voorgestelde spitslijn 29.	MRDH en HTM hebben uw instemming voor kennisgeving aangenomen.	Nee
	Stemt in met buslijn 28, maar vindt dat hiervoor extra productie in de vorm van meer dienstregelingkilometers moet komen.	MRDH neemt kennis van uw opmerking, maar geeft aan dat de nullijn voor deze ronde vervoerplannen van kracht is.	Nee
	Is positief over verlenging buslijn 21. Stelt een gewijzigde route voor in verband met leefbaarheid en infrastructurele beperkingen.	Een andere route is niet haalbaar voor HTM om meerdere redenen. Het kost de reizigers meer tijd omdat dit een langere route is, en daardoor verwacht HTM minder reizigers die hier gebruik van zullen maken. Daarnaast kost het HTM 90.000 extra dienstregelingkilometers per jaar en die heeft het bedrijf niet tot zijn beschikking.	Ja, buslijn 21 blijft de huidige route tot eindpunt Vrederust rijden.
	Adviseert negatief over de inkorting van de huidige buslijn 18 in Rijswijk.	Een van de uitgangspunten voor een doelmatige inzet van OV is in te spelen op de behoefte van de reizigers. Een zeer beperkt aantal reizigers maakt gebruik van het traject tussen station Rijswijk en de Schilp. De voorgestelde te vervallen halten horen bij de 15% minst gebruikte halten in het netwerk van HTM. Om toch tegemoette komen aan de wens van de gemeente heeft HTM een alternatief voorstel. Bus 22 zal elk half uur doorrijden naar De Schilp en in het andere half uur tot station Rijswijk. In de spits rijdt bus 22 altijd door naar De Schilp.	Ja: buslijn 22 elk half uur tot station Rijswijk, en elk half uur door naar De Schilp. In de spits elke 15 minuten door naar De Schilp.
	Adviseert negatief over de inkorting van buslijn 23 tot het De Savornin Lohmanplein.	Er maken weinig reizigers gebruik van de halten tussen De Savornin Lohmanplein en Kijkduin. De voorgestelde te vervallen halten horen bij de 15% minst gebruikte halten in het netwerk van HTM. HTM stelt als	Ja: buslijn 23 gaat in alle weekenden van maart/m september doorrijden

		alternatief voor om bus 23 van maart tot en met september in de weekenden door te laten rijden naar Kijkduin, maar niet op werkdagen tijdens de zomerdienstperiode. Uiteraard worden wel extra busritten ingezet bij evenementen en op zeer drukke zomerse dagen.	naar Kijkduin, i.p.v. op werkdagen tijdens de zomerdienstperiode.
	Vraagt om een betere ontsluiting van nieuwbouwwijk Vroondaal.	Of dit noodzakelijk is, is afhankelijk van de resultaten van de thans lopende aanbesteding busconcessie Haaglanden Streek. Deze concessie gaat per augustus 2019 in. Eventueel overleg zal plaatsvinden met de concessiehouder van de nieuwe concessie.	Nee
	Adviseert positief over de 15 voorgestelde maatregelen voor HTM tram.	MRDH en HTM nemen uw positieve reactie voor kennisgeving aan.	Nee
	Wenst dat er extra dienstregelingkilometers komen voor de uitbreiding van RandstadRail lijn 4 naar station Lansingerland-Zoetermeer.	In dit specifieke geval heeft HTM bij het projectbesluit inzake de aanleg van 'Vervoersknoop Bleizo' een aantal jaar geleden al met MRDH afgesproken dat het budget van HTM opgehoogd wordt om de benodigde dienstregelingkilometers te rijden.	Nee
	Adviseert late ritten van lijn 1 niet te schrappen.	De reguliere ritten van tramlijn 1 uit Delft en de reguliere ritten van tramlijn 9 uit Scheveningen vertrekken later dan de geschrapte late ritten van tramlijn 1. Reizigers behouden dus de late vertrek mogelijkheden tussen Scheveningen, het centrum en het station Hollands Spoor. Bij grote evenementen, zoals bijvoorbeeld het Vuurwerkfestival, zet HTM extra vervoer in.	Nee
	Adviseert de frequentieverlaging in het weekend voor 10:00 op tramlijn 19 nog niet door te voeren.	Op dit moment is de verlaging conform kadernota voorgesteld vanwege het geringe aantal reizigers en geldt alleen in de vroege ochtend voor 10 uur. Op het drukste punt zitten gemiddeld niet meer dan 15 reizigers in een tram. HTM verhoogt de frequentie zodra het aantal reizigers dusdanig toeneemt dat conform de capaciteitsafspraken met MRDH meer ritten nodig zijn.	Nee
	Pleit voor nieuwe halte voor tramlijn 19 bij Zuiderweg.	MRDH en HTM zullen dit nader bekijken.	Nee.
Provincie Zuid-Holland	Heeft middels een brief aangegeven geen aanleiding te zien om inhoudelijk te reageren.	MRDH, RET, HTM en Connexxion hebben hier kennis van genomen.	
Arriva	Geen reactie ontvangen		Nee
Qbuzz	Geen reactie ontvangen		Nee

Postadres:
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
Bezoekadres:
Laan van de Glazen Stad 1
2672 TA Naaldwijk
T 14 0174
F (0174) 673 600
E info@gemeentewestland.nl
I www.gemeentewestland.nl

UW BRIEF	UW KENMERK	ZAAK-/PROJECTNR.	DOCUMENTNR.	BIJLAGE(N)
			18-0142298	2
CONTACTPERSOON		CLUSTER	TELEFOONNUMMER	DATUM VERZONDEN
R.J. de Bruijn		Beleid	(0174) 672 437	
ONDERWERP				
Vastgestelde Nota van Reactie van de MRDH inzake de Vervoerplannen 2019				

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand ontvangt u naar aanleiding van de eerder door u ingediende reacties en ontvangen zienswijze op de Ontwerp Vervoerplannen 2019, de Nota van Reactie van de MRDH. Deze vormt samen met de Vervoerplannen 2019 één geheel en is op 11 juli 2018 door de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH vastgesteld. De Vervoerplannen 2019 zijn in te zien op de MRDH Website.

De vervoerders stellen aan de hand van deze documenten de nieuwe dienstregeling op en informeren tijdig hun reizigers hierover. De nieuwe dienstregeling gaat in op zondag 9 december 2018 en geldt tot en met zaterdag 7 december 2019.

Indien u hierover vragen heeft kunt u contact opnemen met dhr. R.J. de Bruijn van de gemeente Westland.

Met vriendelijke groet,

Hoogachtend,
namens het college van burgemeester en wethouders van Westland,
de wethouder,

P. Varekamp





Memo

AAN : de leden van de commissie Ruimte

VAN : wethouder L.K. Snijders

DATUM : 27 juli 2018

BETREFT : Aanhoudende droogte

De langdurige droogte houdt Nederland al even in zijn greep. Graag informeer ik u over de manier waarop ons Cluster Ruimte met deze droogte om gaat. Hierna worden de genomen maatregelen en risico's genoemd, alsmede informatie over de manier waarop onze medewerkers op dit moment werkzaam zijn.

Als beheerders van de openbare ruimte hebben wij de volgende maatregelen genomen om uitval van beplanting en schade aan de openbare ruimte te minimaliseren:

- Extra water geven aan inboetbomen afgelopen plantseizoen;
- Extra water geven aan bomen die in 2017 zijn geplant;
- Extra water geven aan inboet heesters;
- Niet of minder maaien;
- Niet branden en borstelen van onkruid op verhardingen;
- Gestopt met vegen op tegelverhardingen;
- De frequentie van ledigen en wisselen containers op de milieustraten is aangepast;
- De frequentie van ledigen afval containers op het strand is aangepast;
- Bebording laten plaatsen rondom het Prinsenbos en Wollebrand m.b.t. open vuur en barbecue-verboden;
- Sproeien van losliggende tegelverharding om erger te voorkomen;
- Preventief strooien van nieuwe asfalt wegen (aanleg 2018), kruisingen en rotondes uitgevoerd in asfalt. Daarnaast wordt dit gemonitord.

Daarbij zien we ook nog een aantal risico's / schades op ons afkomen, namelijk:

- Losliggende tegels vanwege de droogte, met val gevaar tot gevolg;
- Brand gevaar, met name bermen, beplantingen, maar ook door bladafval (bomen laten blad vallen door droogte);
- Droogstaande kolken waardoor stankoverlast ontstaat;
- Brandgevaar bij een aantal afvalstromen op milieustraten, zoals groenafval;
- Stankoverlast door overvolle afvalcontainers;
- Botulisme;
- Meer inboet;
- Meer gazon herstel;
- Meer herstel werkzaamheden bestratingen;
- Meer kosten in verband met extra wisselingen afval containers;
- Herstellen omgeving van verse graven op de begraafplaatsen.

Op regelmatige basis is er overleg met Hoogheemraadschap van Delfland om elkaar op de hoogte te houden over de maatregelen die wij ieder nemen en eventueel de afstemming hierin te zoeken.

Wanneer het uiteindelijk gaat regenen kunnen zich andere problemen voordoen, namelijk:





Memo

- Wateroverlast, omdat water niet de grond in kan zakken, ondergrond is verhard;
- Spoelgaten;
- Gladheid, door onder andere olie op de rijbaan.

Hitteplan en medewerkers cluster Ruimte

Sinds deze week is ook het Nationaal Hitteplan van kracht. Wij hebben onze medewerkers (in de buitendienst) vooruitlopend al geattendeerd op de mogelijke risico's door de verhoging van de buitentemperatuur in relatie tot hun werkzaamheden. Daartoe zijn de werkinstructies aangepast.

Gemeente Westland
Tav College van B&W
cluster Beleid/Stedenbouw en Bestemmingsplannen
Postbus 150
2670 AD NAALDWIJK

Louis Pasteurlaan 6, 2719 EE Zoetermeer
Postbus 447, 2700 AK Zoetermeer

+ 31 85 003 64 00

info@ltoglaskracht.nl
ltoglaskrachtnederland.nl

Kvk 27294015
BTW 8172.64.437B.01

Datum : 20 juni 2018
Ons kenmerk : LC 18.029
Onderwerp : Zienswijze inzake Wijzigingsplan Noordlierweg 40A De Lier

Geacht College,

LTO Noord Glaskracht wil, mede namens LTO Glaskracht Westland, op deze wijze haar zienswijze kenbaar maken op het ter inzage liggende wijzigingsplan voor Noordlierweg 40A te De Lier. In het plan wordt voorgesteld om de bestaande woning Noordlierweg 40A te De Lier (met de kadastrale gegevens LIE00, sectie A, nummer 6999) te wijzigen van de bestemming 'Agrarisch-Glastuinbouw' naar de bestemming 'Wonen'.

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om het bestemmingsplan te wijzigen als vast is komen te staan dat de bedrijfsvoering ter plaatse is beëindigd en waarbij per bedrijf tenminste één bedrijfswoning overblijft en de woning zodanig is gesitueerd is dat hierdoor de glastuinbouw nu en in de toekomst niet wordt belemmerd, dit ter beoordeling van de glastuinbouwdeskundige. Ook moet sprake zijn van een ruimtelijk logische en efficiënte verkaveling.

Glastuinbouwdeskundige

LTO Glaskracht is van mening dat hier sprake is van een negatief advies van de glastuinbouwdeskundige en is dus niet voldaan aan de in het bestemmingsplan gestelde voorwaarde voor omzetting (artikel 3.7.1.). In artikel 1.42 van het vigerende bestemmingsplan Glastuinbouwgebied Westland is aangegeven dat de glastuinbouwdeskundige het adviserend overleg is, bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Westland, het Hoogheemraadschap van Delfland en LTO-Glaskracht. Deze glastuinbouwdeskundige heeft negatief geadviseerd en derhalve is niet voldaan aan de gestelde voorwaarden. In het wijzigingsplan is dit ook aangegeven in de in bijlage 1 opgenomen brief.

Logische en efficiënte verkaveling

Vervolgens hoort ook het aspect van een ruimtelijk logische en efficiënte verkaveling bij de afweging te worden betrokken. Uit het wijzigingsplan blijkt dit echter niet. In dit geval is namelijk sprake van een zodanige wijziging van de bestemming dat deze valt binnen de (optimale) glaslijn. De glaslijn is in deze een zeer belangrijk hulpmiddel om vast te stellen wat een ruimtelijk logische en efficiënte verkaveling is.

Op generlei wijze is gemotiveerd waarom afgeweken wordt van de (optimale) glaslijn welke een ruimtelijk logische en efficiënte verkaveling oplevert. LTO Glaskracht is dan ook van mening dat hier geen sprake is van invulling van het criterium dat sprake moet zijn van een ruimtelijk logische en efficiënte verkaveling als randvoorwaarden voor wijziging van de betemming.

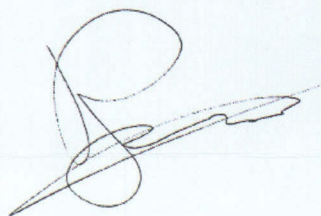
Tenslotte wil LTO Glaskracht u nog wijzen op de ongewenste precedentwerking die uitgaat van het nu ter inzage liggende wijzigingsplan voor vergelijkbare situaties. LTO Glaskracht is van mening dat dit de gewenste herstructurering om te komen tot goede glastuinbouwkavels, niet ten goede komt. Wij verzoeken het College dan ook om het wijzigingsplan niet goed te keuren c.q. niet vast te stellen.

LTO Glaskracht is graag bereid een en ander mondeling nader toe te lichten.



J. van der Tak
Voorzitter Ondernemersorganisatie
Glastuinbouw LTO Noord Glaskracht

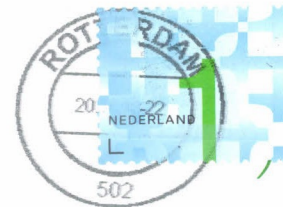
Contactpersoon: Mw. Ing. L.W.M. Claessen, tel. 06 29512949, email. lclaessen@ltonoordglaskracht.nl



Ing. R.M. Paauwe Msc
Secretaris Ondernemersorganisatie
Glastuinbouw LTO Noord Glaskracht



Postbus 447
2700 AK Zoetermeer



RD1CC #8131XDX#00#0000#



Hoogheemraadschap van
Delfland
ONS KENMERK
1357075
DELFT
31 mei 2018

Aan
het college van burgemeester en wethouders van de
gemeente Westland
Postbus 150
2670 AD NAALDWIJK

Gemeente Westland
Ingekomen - Team Registratie
06 JUNI 2018

ONDERWERP

Waterkwaliteitsrapportage 2017

Geacht college,

De zorg voor de waterkwaliteit is één van de kerntaken van Delfland. Schoon en gezond water is goed voor ecologie en economie omdat het zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor planten, dieren, burgers en bedrijven. De waterkwaliteitsrapportage over 2017 laat zien dat de chemische waterkwaliteit met name in de glastuinbouwgebieden licht is verbeterd. De ecologische waterkwaliteit laat wel verschuivingen zien in verschillende voor de ecologie belangrijke aspecten, maar voor het totaal verandert er nog weinig.

Delfland heeft zijn beleid om de watersysteemkwaliteit te verbeteren vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021 (Delfland, 2015) en in het KRW-programma 2016-2021, dat is opgenomen in het Stroom-gebiedbeheerplan 2016-2021 Rijn Delta. Tevens vormt het Coalitieakkoord 2015-2019 'Iedereen bewust van water' voor gezond, schoon en zoet water en het watersysteem de basis voor de inzet en samenwerking van Delfland. Het waterkwaliteitsbeleid richt zich op het voorkomen of maximaal terugdringen van verontreiniging en een multifunctioneel inzetbaar gezond watersysteem.

Delfland monitort de waterkwaliteit. Monitoring is nodig om de actuele toestand te bepalen en deze te toetsen aan de normen. Daarnaast volgt Delfland met monitoring de lange termijn ontwikkeling van de watersysteemkwaliteit en het effect van maatregelen. In dit rapport staan de resultaten van de monitoring 2017.

De monitoring wordt uitgevoerd op de chemische en de ecologische waterkwaliteit. Daarbij heeft Delfland zich voor de periode 2016-2021 als doel gesteld de condities te creëren op basis waarvan in 2027 de KRW-doelen worden gehaald. Om dit doel te bereiken wordt parallel gewerkt aan het terugdringen van concentraties van vervuilende stoffen en de inrichting en beheer van waternatuur

in onze wateren. De meetresultaten over de chemische en ecologische toestand over 2017 zijn in de rapportage opgenomen.

Chemie:

De chemische waterkwaliteit is in 2017, na een stagnatie in 2016, verbeterd. Meststoffen en bestrijdingsmiddelen uit de glastuinbouw worden minder in het oppervlaktewater aangetoond.

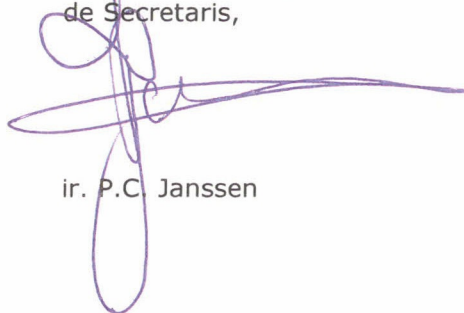
Dit resultaat is behaald door hard te werken en door samen te werken met de vaste partners zoals LTO Glaskracht en de glastuinbouwgemeenten in ons gebied. De verwachtingen voor 2017 waren gespannen. Want waar eerder de chemische waterkwaliteit jaar op jaar steeds iets schoner werd, bleven de resultaten in 2016 uit. Bovendien stopte Delfland in 2017 met het doorspoelen van het watersysteem in afwachting van resultaten van de aanpak bij de bron. Op die bronaanpak is afgelopen jaar op alle fronten (bij de glastuinbouw en lokale andere bronnen) een tandje bijgezet. Dit levert resultaten op. Toch voldoet de chemische waterkwaliteit op veel plaatsen niet aan de normen en moet er nog veel gebeuren om de waterkwaliteit op orde te krijgen. Ook de komende jaren blijven we hard werken aan waterkwaliteit.

Ecologie:

De ecologische toetsing laat verschuivingen in verschillende voor de ecologie belangrijke aspecten zien, maar voor het geheelplaatje verandert er weinig. Er is al veel gebeurd om de ecologie te verbeteren. Natuurvriendelijke oevers, vispaai-plaatsen en vismigratievoorzieningen zijn aangelegd. Maar voor een robuust netwerk van waternatuur is meer nodig. Daarnaast gaat verbetering van ecologie vaak niet geleidelijk, maar in sprongen. Delfland geeft met het project de Groene Motor vanaf 2017 tot eind 2021 een impuls aan plannen en projecten voor waternatuur. In 2017 bestond deze impuls vooral uit het aanleggen van natte ecologische zones. Dit betrof relatief kleinere oppervlakten en complexere locaties. Vanaf 2018 wordt het maatregelenpakket verbreed naar een gevarieerd pakket aan maatregelen, waarbij bijvoorbeeld ook wordt ingezet op beheer en onderhoud, ecologisch en gedifferentieerd baggeren en maaien, en maatregelen om de structuur in bestaande watergangen te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan takkenbossen voor de oevers, minder steile oevers en variatie in type oevers en waterbodempromiel. Door deze inzet wil Delfland in 2027 voldoen aan de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW).

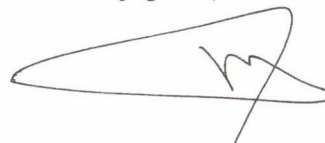
Schoner water blijft een belangrijk aandachtspunt nu en in de nabije toekomst. Delfland streeft naar schoon en gezond water voor mens en dier om een bijdrage te leveren aan een aantrekkelijke leefomgeving. De inspanningen van Delfland op weg naar schoon water blijven onveranderd hoog.

Hoogachtend,
Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland
de Secretaris,



ir. P.C. Janssen

de Dijkgraaf,



mr. M.A.P. van Haersma Buma

Waterkwaliteitsrapportage 2017



Hoogheemraadschap van
Delfland

Waterkwaliteitsrapportage

2017

Colofon

Uitgave van: Hoogheemraadschap van Delfland
Sector Bestuur, Beleid en Communicatie
Team Watersysteemkwaliteit

Kenmerk: 1356330

Datum: april 2018

Inhoud

Samenvatting..... 6

Inleiding 8

1 Bestrijdingsmiddelen 9

2 Stikstof en fosfaat..... 14

3 Overige stoffen 19

4 Ecologische kwaliteit 24

5 Vis 29

6 Toetsing KaderRichtlijn Water..... 31

7 Exoten 37

8 Kroos..... 39

9 Zwemwater..... 41

10 Conclusies 44

Literatuur 45

Samenvatting

Lange termijn doel: KRW 2027

Om de voortgang op het halen van de KRW-doelen in 2027 in de gaten te houden, monitort en bewaakt het Hoogheemraadschap van Delfland de waterkwaliteit.

De waterkwaliteitsambities voor Delfland staan weergegeven in het Waterbeheerplan 2016-2021. De Europese Kaderrichtlijn Water legt de fysisch-chemische en ecologische doelen en normen op waaraan Delfland moet voldoen. Het Stroomgebiedbeheerplan 2016-2021 vormt het beleids- en maatregelenkader voor de waterlichamen van Delfland.

De monitoring wordt uitgevoerd op de chemische en de ecologische waterkwaliteit. Daarbij heeft Delfland zich voor de periode 2016-2021 als doel gesteld de condities te creëren op basis waarvan in 2027 de KRW-doelen worden gehaald. Om dit doel te bereiken wordt parallel gewerkt aan het terugdringen van concentraties van vervuilende stoffen en de inrichting en beheer van waternatuur in onze wateren. De meetresultaten over de chemische en ecologische toestand over 2017 zijn in deze rapportage opgenomen.

Halen we de KRW-doelen in 2027?

De waterkwaliteitsrapportage laat zien dat er weliswaar verbeteringen zijn, maar dat de doelen van de KRW nog niet binnen handbereik zijn. Voor het behalen van de doelen is nog een behoorlijke verbetering nodig. Met de ingeslagen weg voor chemische waterkwaliteit en de komst van de Groene Motor en het maatregelenpakket dat op dit moment wordt samengesteld en uitgevoerd, is er vertrouwen dat het halen van de doelen mogelijk is. Maar alleen als aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Voor nutriënten bijvoorbeeld geldt dat het landelijk stoffenbeleid een doorslaggevende factor is voor het bereiken van de doelen. Maar ook voor overige verontreinigende stoffen geldt het principe "nee-tenzij" het generieke beleid van het Rijk effectief is. Delfland kan deze bronnen niet of beperkt beïnvloeden; alleen een aanpak bij de bron zal uiteindelijk leiden tot duurzaam schoon water. Dit blijft ook het signaal dat de waterschappen in Rijn-West gezamenlijk blijven afgeven. Aanvullend geldt uiteraard dat de afspraken die zijn gemaakt met de gebiedspartners, zoals in de Bestuursovereenkomst KRW-Delfland, worden opgevolgd en de maatregelen ook een duurzame impact hebben. Ecologie is echter nooit 100% voorspelbaar. Daarom zal het watersysteem en de ecologische ontwikkeling tussen nu en 2021 permanent worden gemonitord en wordt op basis van de resultaten de koers zonodig bijgesteld.

Hieronder wordt ingegaan op achtereenvolgens de belangrijkste ontwikkelingen 2017 voor de chemische en de ecologische waterkwaliteit.

Chemie:

Uit de rapportage blijkt dat de chemische waterkwaliteit in 2017, na een stagnatie in 2016, beter is geworden. In de West- en Oostboezem is een dalende concentratie aan de meststoffen stikstof en fosfaat in het zomerhalfjaar gemeten.

In 2017 is het laagste aantal bestrijdingsmiddelen gemeten sinds er door Delfland de bestrijdingsmiddelen worden gemeten. In 2017 is de norm van 16 bestrijdingsmiddelen overschreden. Dat de inspanningen van de afgelopen jaren effect sorteren, is ook terug te zien in de dalende gemiddelde concentratie aan bestrijdingsmiddelen sinds 2013. Ondanks dit goede nieuws worden bestrijdingsmiddelen en meststoffen nog altijd in te hoge concentraties in het oppervlaktewater aangetroffen. Dit belemmert nog op veel plaatsen de ontwikkeling van een gezond ecosysteem.

De verwachtingen voor 2017 waren gespannen. Want waar eerder de chemische waterkwaliteit jaar op jaar steeds iets schoner werd, bleven de resultaten in 2016 uit. Bovendien stopte Delfland in 2017 met het doorspoelen van het watersysteem in afwachting van resultaten van de aanpak bij de bron. Op die bronaanpak is afgelopen jaar op alle fronten een tandje bijgezet. De cijfers wijzen uit dat dit resultaten oplevert. Toch voldoet de chemische waterkwaliteit op veel plaatsen niet aan de normen en moet er nog veel gebeuren om de waterkwaliteit op orde te krijgen. Ook de komende jaren blijven we samen werken aan verbetering om de waterkwaliteit te verbeteren.

Het verder terug dringen van lozingen op het oppervlaktewater en de meststoffen vanuit de landbouw zijn de komende jaren van grote invloed op de waterkwaliteit. Delfland voert hier zelf maatregelen voor uit zoals de polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgerichte aanpak en handhaving). Of op de lange termijn de doelen gehaald gaan worden met de huidige set aan maatregelen is onzeker. Delfland is hiervoor ook afhankelijk van extern beleid, bijvoorbeeld van mestbeleid door het rijk. Het externe beleid is van sterke invloed op de hoeveelheid meststoffen in de Delflandse wateren.

Daarom wordt de samenwerking met partners (gemeenten, glastuinbouw en melkveehouderij) om emissies te stoppen gecontinueerd. Deze samenwerking wordt onder andere vormgegeven in het Regionaal uitvoeringsprogramma Westland/Oostland op weg naar een emissieloze kas in 2027. Op basis hiervan is, samen met partners, een concrete aanpak opgesteld, vastgesteld in 2017: het Plan van aanpak Afsprakenkader Emissieloze Kas.

Verder volgt Delfland de Delta Aanpak Waterkwaliteit en zoetwater. Deze aanpak richt zich vooral op het terugdringen van stoffen als meststoffen en bestrijdingsmiddelen maar ook op nieuwe stoffen als

geneesmiddelen en (micro)plastics. In deze aanpak heeft Delfland met de melkveehouderij afspraken gemaakt over concrete bovenwettelijke maatregelen voor het terugdringen van uitspoeling van meststoffen.

Ecologie:

Er is al veel gebeurd om de ecologie te verbeteren. Natuurvriendelijke oevers, vispaai-plaatsen en vis-migratievoorzieningen zijn aangelegd. Maar voor een robuust netwerk van waternatuur is meer nodig. Daarnaast gaat verbetering van ecologie vaak niet geleidelijk, maar in sprongen. De ecologische toetsing laat verschuivingen in verschillende voor de ecologie belangrijke aspecten zien, maar voor het geheelplaatje verandert er weinig.

Voor het behalen van de doelen voor de KRW is er een behoorlijke verbetering nodig. Uit de ecologische toetsing komt niet naar voren dat dergelijke veranderingen gaande zijn. Vooral de ruimte die wordt geboden aan waterplanten, en daarmee de structuur die dit geeft aan andere organismen om tussen te leven, staat binnen Delfland onder druk.

De resultaten van de toetsing aan de normen van de KaderRichtlijn Water laten ook zien dat voor een aantal waterlichamen een deel van de doelen worden behaald, maar voor een substantieel deel nog niet. De soortgroep waterplanten scoort het slechtst, met scores in de categorieën "ontoereikend" en "slecht".

Delfland geeft met het project de Groene Motor vanaf 2017 tot eind 2021 een impuls aan plannen en projecten voor waternatuur. In 2017 bestond deze impuls vooral uit het aanleggen van natte ecologische zones. Dit betrof relatief kleinere oppervlakten en complexere locaties. Vanaf 2018 wordt het maatregelenpakket verbreed naar een gevarieerd pakket aan maatregelen, waarbij bijvoorbeeld ook wordt ingezet op beheer en onderhoud, ecologisch en gedifferentieerd baggeren en maaien, en maatregelen om de structuur in bestaande watergangen te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan takkenbossen in de oevers, minder steile oevers en variatie in type oevers en waterbodempromiel. Door deze inzet wil Delfland in 2027 voldoen aan de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Inleiding

Schoon water is een essentiële randvoorwaarde voor planten en dieren en is een onderdeel van een aantrekkelijke leefomgeving voor de mens om te werken, te wonen en te recreëren. Delfland beschermt en verbetert de ecologische- en chemische watersysteemkwaliteit van het oppervlaktewater in het beheergebied van Delfland. Dit is één van de kerntaken van het hoogheemraadschap.

Delfland heeft zijn beleid om de watersysteemkwaliteit te verbeteren vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021 (Delfland, 2015) en in het KRW-programma Delfland 2016-2021, dat is opgenomen in het Stroomgebiedbeheerplan 2016-2021 Rijn Delta. Tevens vormt het Coalitieakkoord 2015-2019 'Iedereen bewust van water' voor gezond, schoon en zoet water en het watersysteem de basis voor de inzet en samenwerking van Delfland. Het waterkwaliteitsbeleid richt zich op het voorkomen of maximaal terugdringen van verontreiniging en een multifunctioneel inzetbaar ecologisch gezond watersysteem.

De strategische doelen voor gezond water zijn:

Chemie:

In 2021 is de chemische waterkwaliteit zodanig dat met een voortgaande ontwikkeling van de ecologische en chemische waterkwaliteit de KRW-doelen in 2027 zijn gehaald

Ecologie:

KRW-waterlichamen

In 2021 zijn de inrichting, het beheer en de waterkwaliteit in de KRW- waterlichamen en in overige delen van het watersysteem zodanig dat met een verwachte voortgaande natuurlijke ontwikkeling de KRW-doelen in 2027 worden gehaald

Vismigratie

In 2021 zijn de belangrijkste leefgebieden voor vissen in die mate ontsloten, dat met de verwachte voortgaande ontwikkeling en de renovatie- en nieuwbouwcyclus voor kunstwerken de KRW-doelen voor vissen in 2027 worden gehaald.

Lokaal water

In de planperiode van het WBP 5 wordt het ambitieniveau voor de waterkwaliteit in de lokale wateren van Delfland vastgesteld en voldoet de waterkwaliteit voor een deel van dit water aan de wensen van burgers, gemeenten en Delfland

Monitoring van de watersysteemkwaliteit is wettelijk verplicht, de bepalingen die betrekking hebben op monitoring zijn in de Nederlandse wetgeving opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet Milieubeheer en de Waterwet. Ook het Besluit Kwaliteitseisen en Monitoring Water (BKMW) verplicht de waterbeheerder tot uitvoeren van monitoring volgens een monitoringsprogramma. Monitoring is nodig om de actuele toestand te bepalen en deze te toetsen aan de normen. Daarnaast volgt Delfland met monitoring de lange termijn ontwikkeling van de watersysteemkwaliteit en het effect van maatregelen.

Omdat de toetsing aan de KRW voor zowel chemie als ecologie wordt gedaan, is deze toetsing als apart hoofdstuk opgenomen. In dit hoofdstuk worden de resultaten van voorgaande hoofdstukken gebruikt om de resultaten van de KRW-toetsing te verklaren.

In deze rapportage over 2017 worden de volgende resultaten per hoofdstuk behandeld.

1. Bestrijdingsmiddelen
2. Stikstof en fosfaat
3. Overige stoffen
4. Ecologische kwaliteit
5. Vis
6. Toetsing Kader Richtlijn Water
7. Exoten
8. Kroos
9. Zwemwater

Voor de onderdelen "Vis" en "Zwemwater" zijn aparte rapportages opgesteld. Om een compleet te hebben van de waterkwaliteit zijn van deze rapporten samenvattingen als een apart hoofdstuk in de Waterkwaliteitsrapportage opgenomen. Het rapport wordt afgesloten met de algemene conclusies (hoofdstuk 10).

1 Bestrijdingsmiddelen

In 2017 is de norm van 16 bestrijdingsmiddelen overschreden. Dit is het laagst aantal sinds er door Delfland de bestrijdingsmiddelen gemeten worden. De inspanningen van de afgelopen jaren (aansluiting riolering, gebiedsgerichte aanpak, communicatie LTO Glaskracht en Nefyto (de gewasbeschermingsmiddelenindustrie), etc.) sorteert effect. Dit is terug te zien in de dalende gemiddelde concentratie sinds 2013. Desalniettemin treffen we bestrijdingsmiddelen nog altijd te vaak en in te hoge concentraties aan. Dit belemmert nog op veel plaatsen de ontwikkeling van een gezond ecosysteem.

1.1 Doel

Om de effecten van maatregelen te kunnen monitoren zijn drie prestatie-indicatoren (PI) opgesteld:

1. *De overschrijding van de normen voor bestrijdingsmiddelen is met 35% afgenomen ten opzichte van 2013.*
2. *Het percentage aangetroffen bestrijdingsmiddelen in de boezem is 7,5 % of lager.*
3. *De gemiddelde concentratie van de bestrijdingsmiddelen in de boezem is 0,14 µg/l of lager.*

Deze doelen zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Waterbeheerplan 2015 en zijn in lijn met de landelijke doelstelling vanuit de 2^{de} Nota Duurzame gewasbescherming. Ieder jaar worden deze prestatie-indicatoren strenger.

1.2 Toestand

Delfland heeft een meetnet om de waterkwaliteit van het glastuinbouwgebied te monitoren: er zijn 23 meetlocaties in het meetnet voor de glastuinbouw, namelijk op 3 referentielocaties buiten het glastuinbouwgebied, 5 boezemlocaties en 15 locaties in glastuinbouwgebied. Op deze locaties zijn elke maand bestrijdingsmiddelen, stikstof en fosfaat bemonsterd. (figuur 1.1)

De polders waar in 2017 gemiddeld de meeste (aantal) bestrijdingsmiddelen met een normoverschrijding zijn aangetroffen, zijn: Polder Noordland (gemeente Westland), Oude Campspolder (gemeente Westland en Midden-Delfland) en de Oranjepolder (gemeente Westland). Per meting werden hier circa 13 stoffen aangetroffen.

In het hele meetnet glastuinbouwgebied zijn 16 verschillende bestrijdingsmiddelen gemeten die de norm hebben overschreden (figuur 1.4). De stoffen die op de meeste locaties de norm overschrijden zijn imidacloprid (toegelaten onder restricties), pirimicarb (toegelaten) en carbendazim (niet toegelaten). De hoogste overschrijdingen zijn afkomstig van de stoffen dichloorvos (niet toegelaten), esfenvaleraat (toegelaten) en spinosad (toegelaten).

Op de meetpunten direct in het glastuinbouwgebied komen de hoogste concentraties bestrijdingsmiddelen voor en is het aantal bestrijdingsmiddelen dat de norm overschrijdt het grootst (figuren 1.2 en 1.4). Uit de gegevens blijkt ook dat de stoffen zich via de boezem verder verspreiden over het gebied. Op de boezemlocaties komen namelijk ook veel bestrijdingsmiddelen voor. Doordat het water vermengd wordt met water uit "schonere" gebieden zijn de concentraties daar wel lager.

Zowel de concentraties als het aantal stoffen dat boven de norm wordt aangetroffen, ligt al jaren stukken hoger in het glastuinbouwgebied dan in de boezem en referentielocaties.

Het verbieden van middelen blijkt in enkele gevallen ervoor te zorgen dat het middel niet meer in het oppervlaktewater wordt aangetroffen (zie figuur 1.5). Toch worden er nog twee verboden stoffen (dichloorvos en carbendazim) in het oppervlaktewater aangetoond.

Dichloorvos is sinds 2012 niet meer toegelaten. Toch wordt deze stof nog steeds in het oppervlaktewater aangetoond (figuur 1.3). Naast dat de stof in het oppervlaktewater voorkomt, is het zorgwekkend dat het aantal waarnemingen van deze stof boven de norm toeneemt (één waarneming in 2015, vier in 2016 en zes in 2017).

Carbendazim is een afbraakproduct van tolcofosmethyl, welke ook in het oppervlaktewater is aangetroffen en wel is toegelaten. Onafhankelijk of de aangetroffen carbendazim hier een afbraakproduct betreft: De stoffen horen niet in het oppervlaktewater terecht te komen.

Conclusie

Het aantal bestrijdingsmiddelen dat in het oppervlaktewater de norm overschrijdt, is in 2017 afgenomen ten opzichte van de vorige jaren. Ook de gemiddelde totale concentratie is afgenomen.

Het percentage aangetroffen bestrijdingsmiddelen in de boezem bedraagt 6,1%, ten opzichte van het aantal gemeten stoffen in de boezem. Dit is lager dan de gestelde prestatie-indicator uit de begroting voor 2017.

De gemiddelde concentratie bestrijdingsmiddelen in de boezem bedraagt 0,06 µg/l. En ook deze waarde is lager dan de prestatie-indicator uit de begroting voor 2017.

Als laatste is naar het percentage normoverschrijdingen binnen het hoogheemraadschap, gekeken zoals beschreven staat in de 2^{de} Nota Duurzame Gewasbescherming. Landelijk is echter nog niet besloten en vastgelegd welke definitie van normoverschrijdingen wordt aangehouden en moet worden gebruikt voor toetsing. Het is daarom nog niet mogelijk om de prestatie-indicator over normoverschrijding te toetsen. Hiermee is dus niet te bepalen of prestatie-indicator 1 gehaald is en zijn de prestatie-indicatoren 2 en 3 voor 2017 gehaald.

De jaarlijkse prestatie-indicatoren, vanuit de begroting, van Delfland voor bestrijdingsmiddelen worden in de komende jaren strenger totdat in 2027 alle concentraties aan bestrijdingsmiddelen in het oppervlaktewater voldoen aan de KRW-normen. Om

tot 2027 deze prestatie-indicatoren te behalen, moet een verbeterende trend van het percentage aangetroffen bestrijdingsmiddelen in de boezem optreden. In 2016 zagen we een stagnatie die reden gaf tot zorg. Met een intensivering van de aanpak lijkt in 2017 de trend weer de goede richting te zijn afgebogen. Dit is een opmerkelijk resultaat omdat in we in 2017 zijn gestopt met doorspoelen met schoon water uit het Brielse Meer. Maar een krachtige en gebundelde aanpak blijft noodzakelijk: zolang in de glastuinbouw polders het aantal gemeten bestrijdingsmiddelen en de concentraties van deze middelen hoog blijft, zullen deze middelen ook op de boezem (KRW-waterlichamen) worden aangetroffen. Prioriteit blijven geven aan de handhaving bij (tuinbouw)bedrijven die bewust of onbewust lozen, en een poldergerichte aanpak van bestrijdingsmiddelen (gebiedsgericht meten en handhaving) en het creëren van waterbewustzijn bij tuinders samen met de partners zoals LTO Glaskracht blijft essentieel.

1.3 Bronnen

Het water dat in de zomermaanden ingelaten wordt uit het Brielse meer bevat nauwelijks bestrijdingsmiddelen. Het water dat het gebied via de boezemgemalen verlaat bevat een veelvoud hiervan. Dit wijst erop dat de bron van bestrijdingsmiddelen binnen het beheergebied ligt.

Uit de metingen van de waterkwaliteit in het glastuinbouwgebied en uit het project Polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgerichte aanpak), blijkt dat bewuste en onbewuste lozingen op het oppervlaktewater de belangrijkste bronnen van bestrijdingsmiddelen zijn binnen het beheergebied van Delfland. Daarnaast spelen bij de glastuinbouw de volgende bronnen een rol:

- Lekkage in de substraatteelt (via drainage, CO₂, lekke vloer en/of kasvoet)
- Volle grondteelt met bodemlozing (komt uiteindelijk via grondwater in contact met oppervlaktewater)
- Rioolstoringen of te weinig buffercapaciteit in het riool.
- Een klein percentage (<3%) van de glastuinbouw is nog niet aangesloten.

Andere bronnen buiten de glastuinbouw zijn bijvoorbeeld overige partijen uit de agrarische sector en particulier gebruik van middelen.

1.4 Maatregelen

Om te komen tot een emissieloos glastuinbouwgebied wordt al enkele jaren maximaal ingezet op het terugdringen van verontreinigingen van het oppervlaktewater met bestrijdingsmiddelen.

De komende jaren blijft de advisering door handhaving bij (tuinbouw)bedrijven die bewust of onbewust lozen belangrijk. In de periode t/m 2019 heeft Delfland hier extra capaciteit en middelen voor. Jaarlijks zal circa 15% van alle (1500) glastuinbouwbedrijven gecontroleerd worden op ongewenste emissies en wet- en regelgeving. Eind 2021 zijn alle glastuinbouwgebieden op deze manier bezocht. Voor de langere termijn wordt ervan uit gegaan dat tuinders vanuit hun eigen verantwoordelijkheid voor het milieu en het oppervlaktewater waterbewust ondernemen.

Om maximaal rendement te halen van de inspanningen wordt de regionale samenwerking met gemeenten, LTO Glaskracht en Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (Afsprakenkader Emissieloze kas) gecontinueerd. In 2018 vindt een evaluatie plaats. Einddoel daarbij is een emissieloze kas in 2027.

Belangrijke onderdelen van het plan van aanpak van het uitvoeringsprogramma zijn:

1. Bewustwording, gedragsverandering en faciliteren;
2. Controle en (waar nodig) handhaving: belangrijk hierbij is de polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgericht meten en handhaving).

Bij de start van de polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgericht meten en handhaving) blijkt dat 50% van de tuinders niet aan de wet voldoet. Bij een handhavingsdag gericht op nullozers, is gebleken dat 2/3 van de bezochte tuinbedrijven geen nullozer was. Voorbeelden van overtredingen zijn het al dan niet bewust lozen van afvalwater en het gebruik van verboden middelen (zie figuur 1.3). Handhaving door andere partijen dan Delfland zoals door omgevingsdiensten en NVWA is essentieel om gedragsverandering te realiseren. Delfland voert gedragsonderzoek uit naar manieren om gedrag van tuinders effectief te kunnen beïnvloeden.

Het actief uitdragen van de resultaten van de polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgericht meten en handhaving), van wet- en regelgeving, communicatie over de effecten van lozingen, de gevolgen hiervan en welke belangen er zijn, maakt onderdeel uit van de aanpak. In figuur 2.5 in het hoofdstuk 2 "Stikstof en fosfaat" blijkt dat de aanpak van de emissieroutes binnen het project polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgericht meten en handhaving) effectief is.

De belangen voor de glastuinbouw zitten in het toelatingsbeleid van bestrijdingsmiddelen, het duurzame imago van de sector, en de eerlijke concurrentie. Als er te veel schadelijke stoffen in het water blijven voorkomen, bestaat het risico dat middelen verboden worden. Bovendien staat het 'groene' en 'duurzame' imago van de glastuinbouw onder druk. Evenals de onderlinge concurrentiepositie als de één wel investeert in waterbewust ondernemen, maar geremd wordt door anderen die dit (nog) niet doen.

Om te borgen dat wet- en regelgeving de verbetering van de waterkwaliteit ondersteunt, wordt, via de Unie van Waterschappen, ingezet op passend en uitvoerbaar beleid van de Rijksoverheid voor bestrijdingsmiddelen (en meststoffen). Dit is gericht op onder andere goede afstemming tussen regelgeving van verschillende ministeries (toelatingsbeleid, meststoffenbeleid) als het delen van kennis en informatie over emissies en agenderen van aanvullende emissiebeperkende maatregelen (Evaluatie Tweede nota duurzame gewasbescherming 2013-2023).

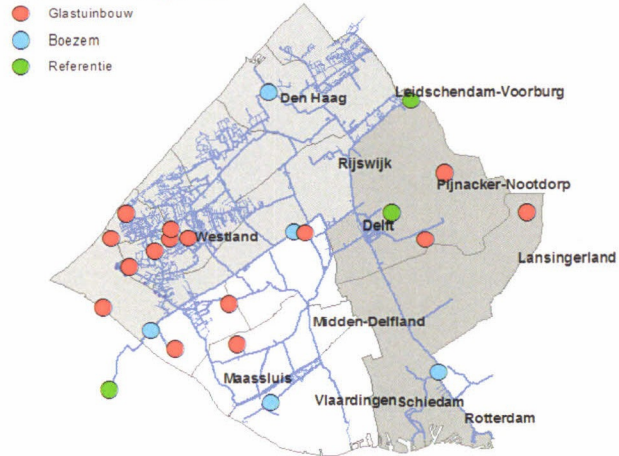
Delfland gaat in 2018 verder met het onderzoek met de tuinders voor de business case voor een centrale

zuivering van afvalwater uit de tuinbouw op de AWZI Nieuwe Waterweg in Hoek van Holland. Als voorwaarde hierbij is gesteld dat tuinders het rioolozingsprotocol volgen en deelnemen aan een meetprogramma van de waterkwaliteit achter hun kas.

In 2018 zet Delfland zich samen met gemeenten en LTO Glaskracht in om hier ook in de andere gebieden een voedingsbodem voor te krijgen. Een dergelijke ontwikkeling sluit aan bij de maatschappelijke trend

waarbij de consument steeds meer milieubewust ondernemen vraagt. Dit zien we terug in de eisen die de retail stelt aan producten in de schappen. Voor een beweging deze kant op, zijn actuele en transparante data randvoorwaardelijk. Hierin kan het participatief monitoren (samen meten = samen weten = samen handelen) een rol in vervullen. In 2018 zet Delfland in op het verder door ontwikkelen van lopende en nieuwe initiatieven.

Glastuinbouwmeetpunten

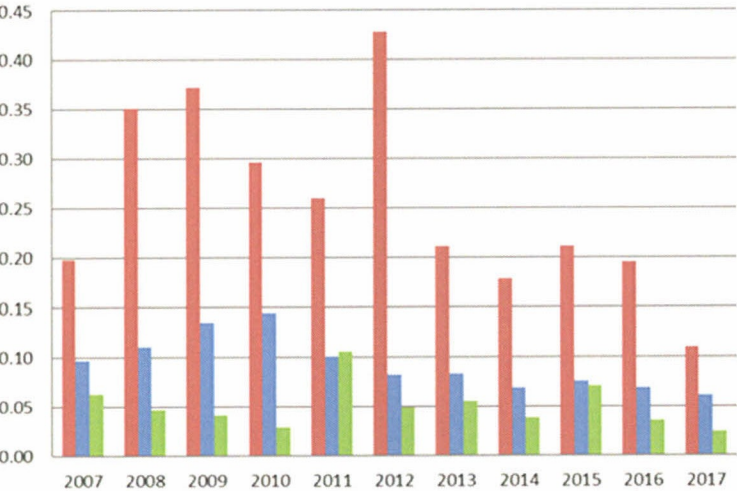


Figuur 1.1:
Glastuinbouwmeetnet Delfland

Delfland heeft ongeveer 3500 hectare intensieve glastuinbouw.

Het meetnet van Delfland bestaat uit 23 meetlocaties, waarvan er 15 direct in het glastuinbouwgebied liggen. 5 locaties liggen in de boezem om de verspreiding in het gebied te bepalen en 3 locaties op schone referentiepunten.

Gemiddelde concentratie van de aangetroffen bestrijdingsmiddelen (µg/l)



Figuur 1.2:
Gemiddelde concentratie

Het verloop van de gemiddelde concentratie van bestrijdingsmiddelen in het glastuinbouwgebied (rood), boezem waar het water samenkomt (blauw) en referentielocaties welke niet onder invloed van de glastuinbouw staan (groen).

De concentraties van bestrijdingsmiddelen zijn duidelijk het hoogste bij de bron (glastuinbouw). De concentratie neemt in 2017 af.

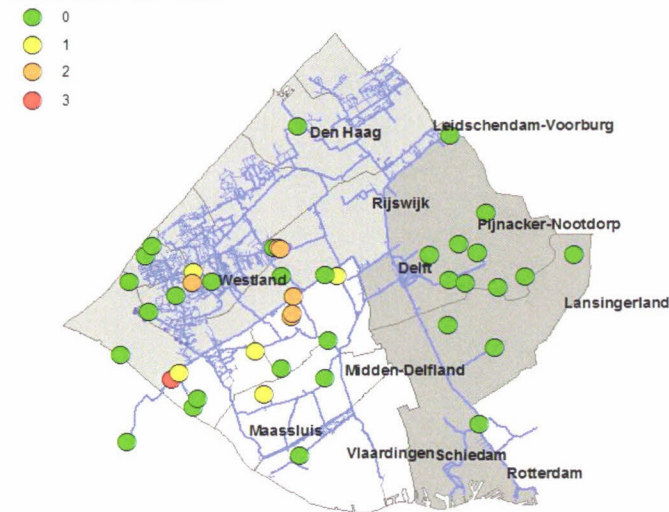
De gemiddelde concentratie is gebaseerd op de stoffen die zijn aangetoond boven de detectiegrens.

■ Glastuinbouw ■ Boezem ■ Referentie

Figuur 1.3: Dichloorvos

Dichloorvos is sinds 2012 niet meer toe gelaten. Toch wordt deze stof in 2015 2016 en 2017 in het oppervlaktewater aangetoond. Naast dat de stof in het oppervlaktewater voorkomt is het zorgwekkend dat het aantal waarnemingen van deze stof boven de norm toeneemt.

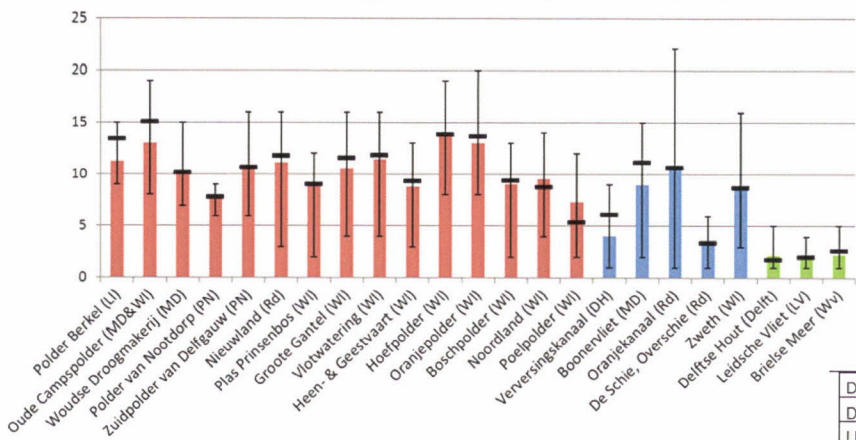
aantal keer aangetroffen



■ Niet op gecontroleerd
■ Wel op gecontroleerd, niet aangetroffen
■ 1 Aangetroffen met aantal keer

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal per locatie
Locatie									
Glastuinbouwmeetnet									
Oranjekanaal	1					1	1		3
Plas Prinsenbos						1	1		2
Groote Gantel						1			1
Hoefpolder						1			1
Oude Campspolder							1		1
Woudse Droogmakerij	1								1
Projecten									
Wippolder, loc 1			2						2
Wippolder, loc 2			2						2
Oude- & Nieuwe Broekpolder			1	1					2
Groeneveldse polder, loc 1							2		2
Groeneveldse polder, loc 2							2		2
Oranjepolder	1								1
Totaal per jaar	3	0	1	5	0	1	4	6	

Gemiddeld aantal aangetroffen stoffen per locatie in 2017



Figuur 1.4: Bestrijdingsmiddelen per locatie, glastuinbouwlocaties (rood), boezem (blauw) en referentielocaties (groen). De meeste bestrijdingsmiddelen zijn in 2017 aangetroffen in de Polder Noordland, Oude Camps-polder en de Oranjepolder. De streep naar boven geeft aan hoeveel stoffen er maximaal per meting zijn aangetroffen op de betreffende locatie. Op de referentielocaties worden nauwelijks bestrijdingsmiddelen aangetroffen.

Delft	Delft	PN	Pijnacker-Nootdorp
DH	Den Haag	Rd	Rotterdam
LI	Lansingerland	Wl	Westland
LV	Leidschendam-Voorburg	Wv	Westvoorne
MD	Midden-Delfland		

Totaal aantal normoverschrijdende bestrijdingsmiddelen per jaar		20	25	23	18	26	21	16	
Stof	Merknaam (o.a.)	jaar:	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Niet toegelaten stoffen:									
Methylchlorpyrifos	Niet toegelaten								
Methylazinfos	Niet meer toegelaten (1999)								
Triazofos	Niet meer toegelaten (2000)								
Malathion	Niet meer toegelaten (2007)								
Chloorfenvinfos	Niet meer toegelaten (2007)								
Methomyl	Niet meer toegelaten (2009)								
Propoxur	Niet meer toegelaten (2010)								
Thiometon	Niet meer toegelaten (2010)								
Dichloorvos	Niet meer toegelaten (2012)								
Bitertanol	Niet meer toegelaten (2012)								
Carbendazim	Niet meer toegelaten (2016)								
Toegelaten stoffen:									
Abamectine	Vertimec Gold								
Acetamiprid	Gazelle								
Azoxystrobin	Amistar, Dynasty								
Cyprodinil	Chorus, Switch								
Deltamethrin	Decis, Delta								
Dimethoaat	Danadim Process								
Esfenvaleraat	Sumidicidin Super								
Ethylchlorpyrifos	Pyristar								
Etridiazol	AAterra ME								
Fenoxycarb	Insegar*								
Fipronil	Mudial (zaden)**								
Imidacloprid	Admire								
Indoxacarb	Steward, Advion								
Iprodion	Rovral, Chipco Green								
Lambda-Cyhalothrin	Karate, Mirazyl								
Linuron	Afalon, Linurex, Datura***								
Methiocarb	Mesurol								
Methoxyfenozide	Gladiator, Runner								
Methylpirimifos	Actellic								
Pendimethalin	Stomp, Malibu								
Pirimicarb	Pirimor								
Pymetrozine	Plenum								
Pyridaben	Sanmite, Carex								
Pyrimethanil	Scala, Alasca								
Spinosad	Tracer, Conserve								
Thiacloprid	Calypso, Sonido								
Thiamethoxam	Actera, Cruiser								
Thiofanaat-Methyl	Topsin-M ultra								
Trans-Permethrin	Permas, Eulan, Embalan								

* sinds 29-12-2017 niet meer toegelaten
** sinds 30-09-2017 niet meer toegelaten
*** sinds 1-05-2017 niet meer toegelaten
hierna volgt nog een uiterste verkoopdatum en opgebruiktermijn

Figuur 1.5: Overzicht aangetroffen bestrijdingsmiddelen boven de norm sinds 2011

De toetsing van de aangetroffen bestrijdingsmiddelen vindt plaats op basis van de normen uit de KRW: het jaargemiddelde en de MAC-waarde (maximaal aanvaardbare concentratie). Indien deze voor betreffende stof niet bestaat is het 90 percentiel getoetst aan de MTR (maximum toelaatbaar risico). Vanwege verandering in de normen en toetsingsregels, zijn alle jaren hertoetst. Hierdoor vallen er vergeleken de toetsing van voorgaande jaren minder stoffen in de categorie "niet toetsbaar".

Uit de tabel blijkt dat in het meetnet van het glastuinbouwgebied in 2017 16 verschillende bestrijdingsmiddelen zijn aangetroffen die de norm hebben overschreden. Dit is het laagst aantal sinds we de bestrijdingsmiddelen meten. De stoffen die op de meeste locaties de norm overschrijden zijn imidacloprid, pirimicarb en carbendazim. De hoogste overschrijdingen zijn afkomstig van de stoffen dichloorvos, esfenvaleraat en spinosad.



2 Stikstof en fosfaat

In 2017 wordt op de West- en Oostboezem een dalende concentratie van stikstof en fosfaat in het zomerhalfjaar gemeten. Een belangrijke bron van stikstof en fosfaat is het glastuinbouwgebied. De glastuinbouwsector in Delfland is (nagenoeg) volledig aangesloten op de riolering of recirculeert haar afvalwater. Toch blijken er (bewuste en/of onbewust) nog lozingen van stikstof en fosfaat naar het oppervlaktewater plaats te vinden. Waterbewust zijn op het bedrijf moet het verschil maken de komende jaren. Andere belangrijke bronnen van stikstof en fosfaat verschillen per gebied en gebruik: waterbodembodem, uitspoeling (melkveehouderij), en in stedelijk gebied kunnen ook hondenpoep, bladval, (voeren van) watervogels. Ook buiten het glastuinbouwgebied voldoen de concentraties nog niet aan de normen.

2.1 Doel

Om de effecten van het beleid te kunnen monitoren zijn prestatie-indicatoren opgesteld. Voor 2017 was de prestatie-indicator voor stikstof een concentratie van 3,1 mg/l in de Westboezem en van 2,1 mg/l in de Oostboezem. Voor fosfaat heeft Delfland geen prestatie-indicator opgesteld.

Voor de komende jaren zijn de doelstellingen vastgelegd in het Waterbeheerplan 2016-2021 om uiteindelijk in 2027 aan de KRW-doelstellingen te voldoen. Voor stikstof en fosfaat geldt dat in 2027 moet worden voldaan aan de KRW-doelen, dat is voor Delfland een concentratie van maximaal 1,8 mg/l stikstof en maximaal 0,3 mg/l fosfaat.

2.2 Toestand

Delfland heeft een basismetnet om de waterkwaliteit van het beheergebied te volgen. Op deze locaties zijn elke maand de meststoffen stikstof en fosfaat gemonitord. Daarnaast beschikt Delfland over een routinematig meetnet volgens een driejarige meetcyclus, waar elk jaar één van de drie deelgebieden Oostland, Midden-Delfland of Haagland/Westland gemonitord wordt op stikstof en fosfaat. In 2017 betrof dit het deelgebied Midden-Delfland. Tot slot volgt Delfland de stikstof- en fosfaat concentraties in het hoofdwatersysteem van Delfland, de boezem. Deze is onderverdeeld in een oost- en een westboezem.

Van de 138 locaties voldoet 17% in het beheergebied aan de KRW-norm van 1,8 mg/l voor stikstof en ongeveer 11% voldoet aan de fosfaatsnorm van 0,3 mg/l (figuur 2.1 en 2.2). De norm voor van stikstof is afgeleid en vastgesteld op een concentratie, waaronder er met grote zekerheid gesteld kan worden dat de nutriëntconcentratie niet belemmerend is voor het halen van een goede ecologische toestand van het watersysteem. Voor fosfaat is de bron moeilijk te sturen en is gekozen om in te zetten op stikstof-limitatie. Hierdoor is de norm wat hoger dan landelijk. Deze is vastgesteld op basis van dat de visbiomassa en doorzicht voldoende is in ons gebied. (technische achtergrondrapportage KRW)

De laagste concentraties stikstof en fosfaat zijn voornamelijk te vinden in de duinwateren en officiële zwemwateren. In deze wateren is de verblijftijd hoog, waardoor het zelfreinigend vermogen van het water hier goed benut wordt. Oftewel er is voldoende tijd zodat de nutriënten kunnen worden opgenomen en worden omgezet vanuit het water. De hoogste

concentraties zijn aangetoond in de Noordpolder van Delfgauw (gemeente Pijnacker-Nootdorp) en de Kralingerpolder (gemeente Westland). Deze polders zijn bekend als glastuinbouwvelden. In de Kralingerpolder is in 2017 gestart met de polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgerichte aanpak en handhaving) en in 2018 met de Noordpolder van Delfgauw (gemeente Pijnacker-Nootdorp).

In 2017 daalden de stikstofconcentraties op de meetlocaties in de Westboezem, in de Oostboezem bleven de concentraties nagenoeg gelijk. Ook de fosfaatconcentraties daalden in de Westboezem en bleven in de Oostboezem nagenoeg gelijk (figuur 2.3 en 2.4). In de glastuinbouwvelden is eveneens een afname van stikstof waargenomen ten opzichte van 2016. Ook in de grasvelden neemt de concentratie van beide nutriënten af ten opzichte van 2016. De concentraties van stikstof liggen het hoogst in de glastuinbouwvelden, voor fosfaat zijn dat de grasvelden.

Omdat de hoogste stikstofconcentratie nog steeds worden gevonden in het glastuinbouwgebied, wordt hieraan met prioriteit gewerkt samen met onze partners door onder andere de polderaanpak bestrijdingsmiddelen. Figuur 2.5a geeft de stikstof concentraties in de velden, de boezem en op referentielocaties van afgelopen jaar en 2012. Dit is het jaar voordat het project begon. In figuur 2.5b komt naar voren dat in de periode 2012-2017 de stikstofconcentratie overal afneemt. De grootste afname heeft plaats gevonden in de velden die door het project bezocht zijn. Maar ook in de andere glastuinbouwvelden nam de stikstofconcentratie af. Dit kan verklaard worden door de andere maatregelen die getroffen zijn, op verschillende niveaus, voor de glastuinbouw. De afname in de boezem is gedeeltelijk veroorzaakt door de afname in de velden, welke afwateren op de boezem.

Conclusie

De gemiddelde stikstofconcentraties in de Westboezem namen af (3,6 mg/l in 2016 naar 3,3 mg/l in 2017) maar voldeden nog niet aan de streefwaarde ofwel prestatie-indicator voor 2017 van 3,1 mg/l. In de Oostboezem bleven de gemiddelde stikstofconcentraties nagenoeg gelijk (2,2 mg/l naar 2,3 mg/l) en werd de streefwaarde van 2,1 mg/l niet gehaald.

De gemiddelde fosfaatconcentraties daalden in 2017 in de Oost- en Westboezem.

2.3 Bronnen

De afname van de stikstof- en fosfaatconcentraties in de boezem in de afgelopen twee jaar (2014/2015) waren mede te danken aan het extra doorspoelen met Brielse Meer water. Ook de inspanningen binnen het project polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgerichte aanpak en handhaving) werpen lokaal hun vruchten af in de beperking van emissies van stikstof en fosfaat door het opsporen en handhaven op bewuste of onbewuste lozingen vanuit de glastuinbouw (figuur 2.5).

Naast de glastuinbouw zijn er ook andere bronnen van meststoffen zoals uitspoeling van meststoffen uit agrarische gronden, nalevering van meststoffen uit de waterbodem en incidentele riooloverstorten. Lokaal spelen kleinere diffuse bronnen ook een rol (bladval, afspoeling van hondenpoep, vogelpoep).

2.4 Maatregelen

De inspanning die Delfland pleegt op het gebied van stikstof en fosfaat zijn hieronder puntsgewijs weergegeven:

Blijvende prioriteit wordt gegeven aan handhaving bij (tuinbouw)bedrijven door een Polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgericht meten en handhaving). In de periode t/m 2019 heeft Delfland hier extra capaciteit en middelen voor. Eind 2021 zijn alle glastuinbouwgebieden op deze manier bezocht. In de glastuinbouwpolders waar het project actief is geweest, is op lokaal niveau verbetering te zien in de waterkwaliteit. In deze polders is een afname van de concentratie stikstof te zien. Veel (directe) lozingen op het oppervlaktewater zijn beëindigd.

Op sommige plaatsen blijven echter knelpunten gemeten worden, waar het moeilijk is een emissiebron te achterhalen. Vaak heeft dit te maken met lekkages, rioolproblemen en/of bodemlozingen van grondgebonden teelten. Dit zijn problemen die het waterschap niet altijd direct kan oplossen. Hier lopen vaak (langdurige) handhavingstermijnen of

wordt nog nader onderzoek verricht. Het waterschap is hier afhankelijk van gemeenten en omgevingsdiensten die hiervoor het bevoegd gezag zijn (riool, bodem, hergebruik, emissienormen).

Bewustwording en gedrag blijven ook belangrijke componenten. Tijdens de teeltwisseling worden in alle polders structureel verhogingen van stikstof en bestrijdingsmiddelen gemeten. Daarnaast worden in 2018 afspraken met ondernemers gemaakt over het zelf meten van de waterkwaliteit voor de fase dat het project verder doortrekt naar andere gebieden.

Delfland volgt de Delta aanpak Waterkwaliteit en Zoetwater. Deze Delta aanpak richt zich vooral op stoffen als stikstof, fosfaat, bestrijdingsmiddelen maar ook nieuwe stoffen als geneesmiddelen en (micro)plastics. In deze aanpak heeft Delfland met de melkveehouderij afspraken gemaakt over concrete bovenwettelijke maatregelen voor het terugdringen van uitspoeling van meststoffen. Een voorbeeld hiervan is de uitvoering van de subsidieregeling "Voorkomen erfafspoeling", die onlangs is verlengd tot 2019. Daarnaast worden in 2018 afspraken met ondernemers gemaakt over het zelf meten van de waterkwaliteit.

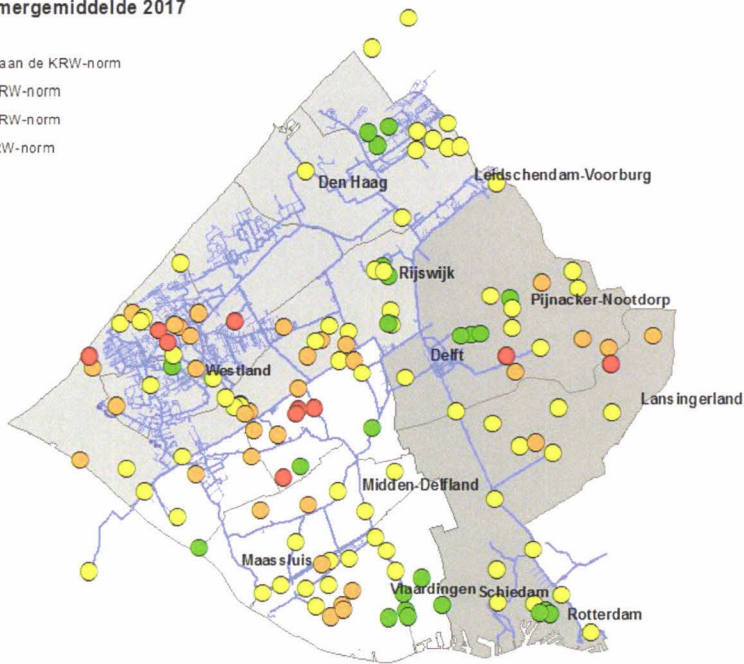
Voor de beïnvloeding van wet- en regelgeving op dit gebied brengt Delfland haar standpunten in en oefent daarmee invloed uit via de Unie van Waterschappen. Een belangrijk onderwerp hierbij is het realiseren van kringlooplandbouw bij de melkveehouderij (met een gesloten mineralenbalans).

Om maximaal rendement te halen van de inspanningen in de glastuinbouw, wordt de regionale samenwerking met gemeenten, LTO Glaskracht en Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard (Afsprakenkader Emissieloze kas) gecontinueerd en waar nuttig en mogelijk geïntensiveerd. Einddoel daarbij is een emissieloze kas in 2027.

stikstof zomergemiddelde 2017

Klasse

- voldoet aan de KRW-norm
- 1 - 2x KRW-norm
- 2 - 5x KRW-norm
- > 5x KRW-norm



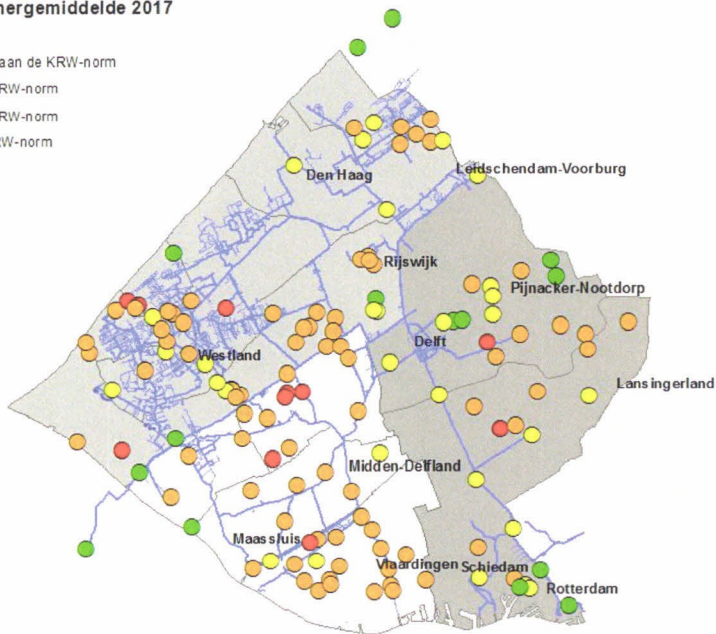
Figuur 2.1:
Zomergemiddelde stikstof in 2017.

17% van de meetpunten voldoet aan de KRW-norm van 1,8 mg N/l. Opvallend is dat er vooral overschrijdingen zijn in glastuinbouwgebied en dat het inlaatwater vanuit het Brielse Meer een hogere concentratie stikstof heeft dan de norm. Het water uit het Brielse Meer is naast neerslag de zoetwaterbron voor Delfland dat via het Oranjekanaal in de Westboezem wordt ingelaten. Zolang het stikstofgehalte in het Brielse Meer hoger ligt dan de norm voor de West Boezem, zal een groot deel van dit waterlichaam niet kunnen voldoen aan de gestelde norm voor stikstof.

fosfaat zomergemiddelde 2017

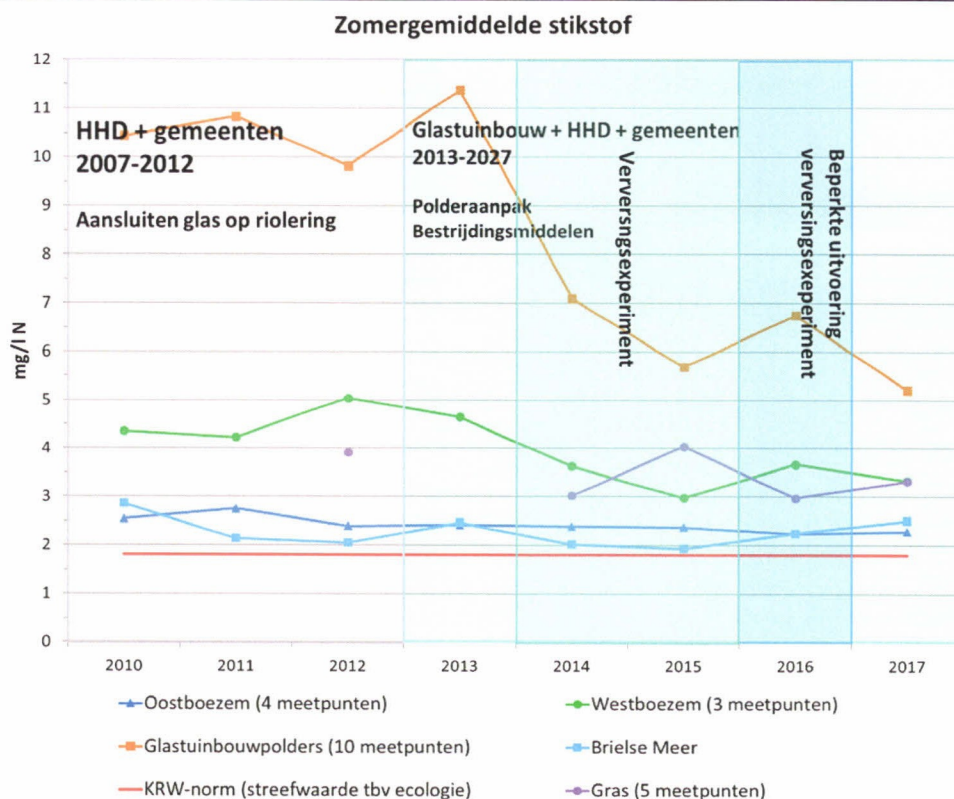
Klasse

- voldoet aan de KRW-norm
- 1 - 2x KRW-norm
- 2 - 5x KRW-norm
- > 5x KRW-norm



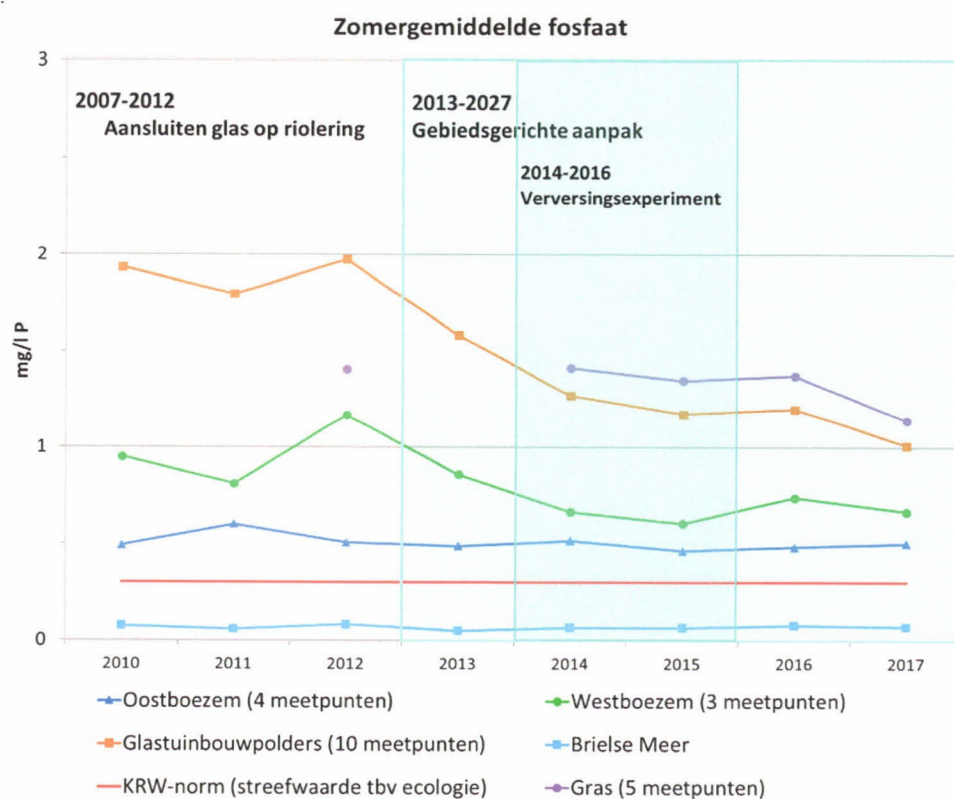
Figuur 2.2:
Zomergemiddelde fosfor in 2017.

11% van de meetpunten voldoet aan de KRW-norm van 0,3 mg P/l. Overschrijdingen zijn over het gehele gebied zichtbaar. Het fosfaatgehalte voldoet bij het inlaatpunt van Brielse Meer water evenals op de Schie bij Parksluizen.



Figuur 2.3:
Stikstofconcentratie (mg/l zomergemiddeld) over 2010-2017

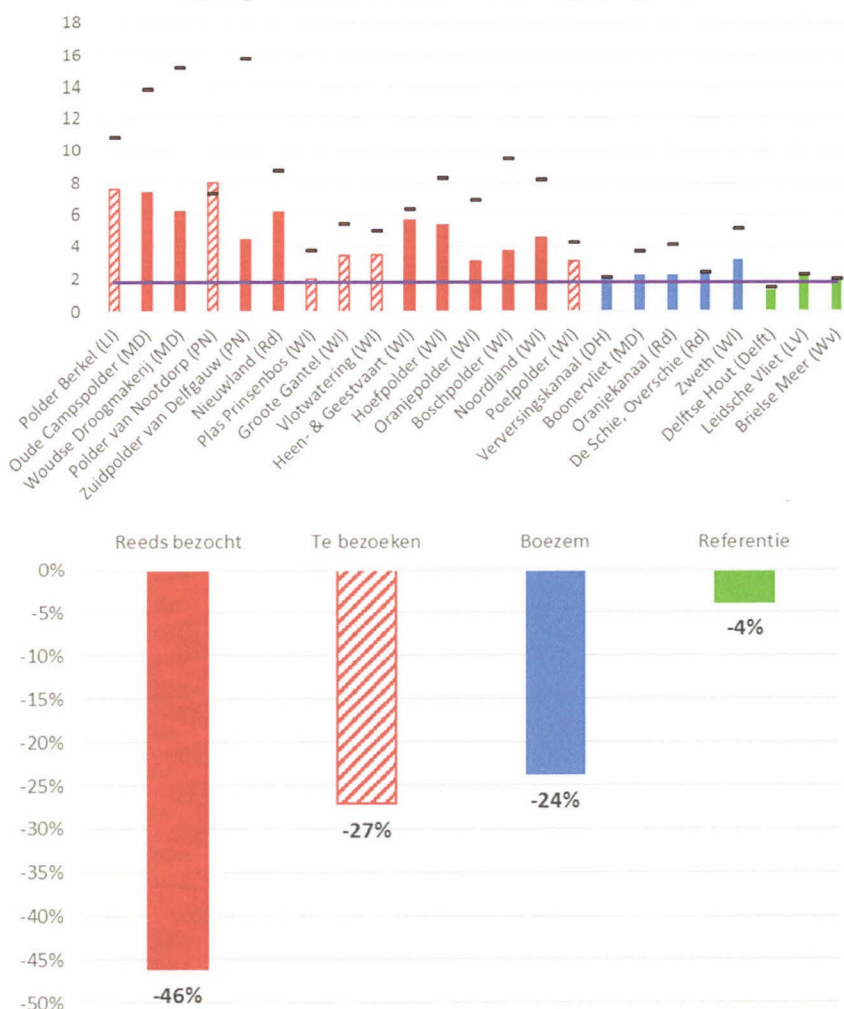
De verwachtingen voor 2017 waren gespannen. Want waar eerder de chemische waterkwaliteit jaar op jaar steeds iets schoner werd, bleven de resultaten in 2016 uit. Bovendien stopte Delfland in 2017 met het doorspoelen van het watersysteem in afwachting van resultaten van de aanpak bij de bron. Op die bron aanpak is afgelopen jaar op alle fronten een tandje bijgezet. De cijfers wijzen uit dat dit resultaten oplevert.



Figuur 2.4:
Fosforconcentratie (mg/l zomergemiddeld) over 2010-2017

Ook bij het fosfaat is zichtbaar dat de concentratie afneemt. De concentratie aan fosfaat is in de graslandpolders hoger dan in de glastuinbouwpolders.

Zomergemiddelde stikstof 2017 en ter vergelijking 2012



Figuur 2.5a en 2.5b:
Stikstof per locatie
(boezem (blauw), glastuin-
bouwlocaties (rood) project
Gebiedsgerichte aanpak (rood
gearceerd) en referentie-
locaties (groen))

In de meeste gebieden is de concentratie stikstof afgenomen vergeleken met 2012. In de polders waar het project de Gebiedsgerichte aanpak is uitgevoerd is de afname het grootst.

Ook in de overige polders is een dalende trend waarneembaar.

Generiek beleid, aansluiting op de riolering en specifieke communicatie door partijen zoals LTO-glaskracht en Nefyto kunnen hier de oorzaak van zijn.

De enige locatie waar geen afname is geconstateerd is de Polder van Nootdorp. Deze polder wordt in 2018 aangepakt.

3 Overige stoffen

Behalve op stikstof, fosfaat en bestrijdingsmiddelen heeft Delfland ook gemonitord op andere belangrijke chemische en fysisch-chemische parameters. Deze geven samen een algemeen beeld van de gezondheid van de wateren. Het gaat daarbij om verontreinigingen als zware metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en parameters die van invloed zijn op een goed functionerend ecologisch systeem. Bij de ecologie ondersteunende parameters gaat het om: zuurstof, doorzicht, temperatuur, ammonium, chloride en zuurgraad.

Over het algemeen voldoen in 2017 de ecologie-ondersteunende parameters. PAK's en zware metalen laten in vergelijking met 2016 iets meer overschrijdende parameters zien. Delfland is voor beperking van emissies afhankelijk van landelijk en Europees stoffenbeleid.

3.1 Doel

Voor de zware metalen en PAK's gelden de normen uit de KRW-lijst voor prioritaire stoffen of de landelijke lijst van specifiek verontreinigende stoffen (zie hiervoor ook het BKMW). Voor de ecologie-ondersteunende parameters houdt Delfland de landelijke doelen aan, ofwel de KRW-normen voor prioritaire stoffen en het Nationaal Kader voor overige relevante stoffen.

Om de effecten van het beleid te kunnen monitoren is een prestatie-indicator opgesteld voor doorzicht. Delfland streeft voor 2021 naar een doorzicht van minimaal 0,65 m in het begroeibare areaal.

3.2 Toestand

Metalen

Zink, koper, kobalt, kwik (figuur 3.1), arseen, en seleen overschrijden op diverse locaties de normen in 2017. Dit zijn zes metalen ten opzichte van drie in 2016. Zink (figuur 3.1) en koper blijven norm overschrijdend. Nikkel, daarentegen is in 2017 niet boven de norm aangetoond. De andere overschrijdingen zijn aan het licht gekomen omdat in 2017 op meer zware metalen is gemeten met een lagere rapportagegrens.

PAK

Het aantal PAK's (Polycyclische Koolwaterstoffen) dat de norm overschrijdt, is ten opzichte van 2016 iets toegenomen: in 2016 waren dit er zes, in 2017 zijn het zeven PAK's. Net als voorgaande jaren blijven de hoge PAK-concentraties op de Schie opvallen (figuur 3.3). Het zijn over het algemeen de zwaardere PAK's die de KRW-norm overschrijden.

Nieuwe stoffen

Bij nieuwe stoffen moet worden gedacht aan medicijnresten, brandvertragers en stoffen die bij de GenX-technologie vrijkomen. Voor deze nieuwe stoffen zijn in het algemeen nog geen normen voor oppervlaktewater. Deze stoffen worden niet regulier binnen Delfland gemeten. Voor 2018 heeft Delfland wel een meetplan voor medicijnresten opgesteld. Voor overige nieuwe stoffen is Delfland aan het bepalen of hier ook een meetplan voor moet worden opgesteld en houdt de ontwikkelingen op dit gebied bij.

Ecologie-ondersteunende parameters

De ecologie-ondersteunende parameters zoals doorzicht, zuurgraad, ammonium en zuurstofverzadiging laten overwegend een goed beeld zien. Alleen ammonium (figuur 3.2) vertoont veel overschrijdingen van de norm.

De temperatuur en de chlorideconcentraties leveren geen tot zeer beperkte normoverschrijdingen op.

Doorzicht

De prestatie-indicator voor doorzicht wordt in drie van de zeven meetgebieden gehaald (figuur 3.4).

3.3 Bronnen

Zware metalen

Bronnen van zink zijn regenwaterriolen (waarvan het verkeer, bouwmaterialen, straatmeubilair en kassen weer de belangrijkste bronnen zijn). Hiernaast dragen voornamelijk anodes vanuit de scheepvaart, uitspoeling vanuit het landelijk gebied, riooloverstorten en de afbraak van zinkhoudend materiaal in kassen bij aan de hoeveelheid zink in het oppervlaktewater in Delfland. (emissieregistratie 2015).

Voor koper is het verkeer en vervoer een belangrijke bron. Door slijtage, lekkage en gebruik van voertuigen(onderdelen) komt het in het oppervlaktewater terecht. Verkeer belast het oppervlaktewater via de regenwaterriolen in belangrijke mate. Een andere route is via de riooloverstorten. Naast dat het van verkeer op land komt, is er ook een significante bron in het water, namelijk de coatings van schepen. Ook via afspoeling van het landelijk gebied, door bijv. (kunst)mest, kunnen zware metalen in het milieu komen. (emissieregistratie 2015)

Atmosferische depositie is voor de meeste metalen geen significante bron met uitzondering van kwik. Kwik komt in de lucht terecht door bijvoorbeeld recycling industrie, vuurhaarden, crematoria, vervaardiging van bouwmaterialen en chemische industrie (Deltares, 2013). Naast atmosferische depositie zijn regenwaterriolen en riool overstorten significante bronnen binnen Delfland (emissieregistratie 2015).

Kwik is voorgaande jaren niet standaard gemonitord. Omdat de norm voor kwik onder de reguliere detectielimiet ligt, is kwik nooit als probleem gezien. In het kader van een landelijk meetprogramma is voor het eerst op enkele punten gemeten met een lage rapportagegrens. Binnen Delfland maar ook bij andere waterschappen die met dit meetprogramma mee doen, ligt kwik boven de norm. Landelijk wordt nader onderzocht wat de herkomst van het kwik in het oppervlaktewater is. Ook voor andere stoffen voor de KRW die landelijk een probleem vormen, zoals zware metalen, PAKs en ammonium, wordt dit onderzocht. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van het ministerie IenW en RWS.

PAK

Gebied breed kunnen verhoogde concentraties aan PAK in het oppervlaktewater ontstaan uit verbrandingsprocessen door onder meer gebouwverwarming en uitlaatgassen van het verkeer. Via de atmosfeer slaan deze PAK's neer en komen in het oppervlaktewater en de waterbodem terecht. Ook afspoeling van wegen zijn diffuse bronnen van PAK's.

Omdat alleen in de Schie ieder jaar de gehalten aan PAK veel hoger liggen dan elders in Delfland, is atmosferische depositie hier waarschijnlijk niet de enige bron.

In 2018 worden daarom de hoge PAK-concentraties op de Schie onderzocht en verder in beeld gebracht en zo nodig handhavend opgetreden. Mogelijke oorzaken die worden onderzocht zijn: uitlaatgassen vanuit de beroeps- en recreatievaart, een werf op de Schie, een voormalig gasfabrieksterrein in Delft en mogelijk coatings die bij beroepsvaart worden toegepast. Hoewel er in Nederland sinds 1996 geen PAK houdende coatings meer mogen worden opgebracht, blijkt uit een landelijke controle-actie van Rijkswaterstaat in 2002 dat een deel van de binnenvaartschepen (12%) door PAK-houdende coatings is beschermd. Hoe dat percentage nu ligt, is onbekend.

Ecologie-ondersteunende parameters

De ecologie-ondersteunende parameters leveren niet overal de optimale condities voor ecologische ontwikkeling. Dit hangt samen met de voedselrijkdom en de inrichting, beheer en het onderhoud van de wateren. Te weinig doorzicht is op veel plaatsen belemmerend voor de ontwikkeling van waterplanten (figuur 3.4). Te hoge ammoniumconcentraties kunnen zorgen voor toxische omstandigheden of een slechte zuurstofhuishouding voor waterorganismen (figuur 3.2). Bronnen van de meststoffen stikstof en fosfor worden beschreven in hoofdstuk 3.

Ammonium (NH_4) komt voor een deel niet direct uit antropogene (menselijke) bronnen, maar is vaak een afbraakproduct van andere stikstofverbindingen die wel direct uit antropogene bronnen afkomstig zijn

(www.emissieregistratie.nl, RWS, Waterdienst, Bert Bellert, 2011). Daarbij speelt de afbraak van organisch materiaal in onder meer slib een belangrijke bron. Hoge ammoniumconcentraties leiden tot een hoge zuurstofonttrekking aan het water omdat het wordt omgezet naar nitraat (NO_3). Daarnaast kan ammonium als meststof uit- en afspoelen in landelijk gebied of geloosd worden vanuit glastuinbouwbedrijven. Tevens kunnen riooloverstorten en atmosferische depositie een bron vormen van ammoniak (NH_3), dat kan worden omgezet naar ammonium (NH_4). De overschrijdingen van ammonium worden vooral aangetroffen in de gras- en glastuinbouwvelden.

3.4 Maatregelen

De ecologie ondersteunende parameters moeten profijt ondervinden van de systeem bevorderende inrichtings-/natuurmaatregelen en ten aanzien van het terugdringen van de belasting met stikstof, fosfaat en bestrijdingsmiddelen.

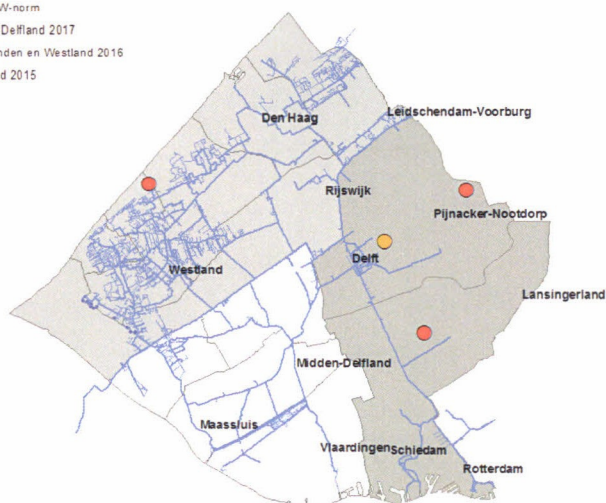
Voor de metalen en PAK's zal het landelijk stoffenbeleid van het Rijk zeer belangrijk zijn voor het bereiken van de waterkwaliteitsdoelen voor deze stoffen.

Lokale verbeteringen van de waterkwaliteit zijn wel mogelijk, als de emissie afkomstig is van een puntlozing (bijv. een scheepswerf). Dit wordt voor PAK's in 2018 verder in beeld gebracht. Voor de overige directe lozingen is een toezichtplan opgesteld. De werkzaamheden die hieruit voortkomen worden in 2018 meegenomen in het reguliere toezicht en handhaving.

Voor zware metalen wordt een lichte verbetering op korte termijn verwacht, omdat door brongerichte maatregelen (Deltaplan Agrarisch Waterbeheer) de uitspoeling van zware metalen uit het landelijk gebied zal afnemen. Delfland schat in dat deze afname een zeer beperkte invloed heeft op de concentraties koper en zink in het oppervlaktewater, waardoor de beoordeling op basis van de huidige beoordelingsmethodiek niet verandert.

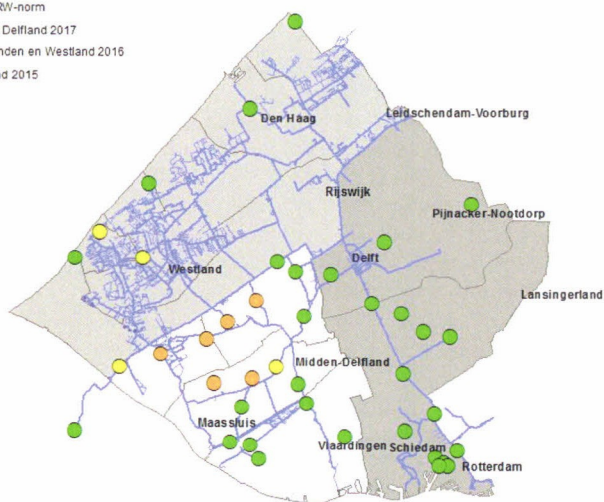
Oordeel kwik 2017

- voldoet aan KRW-norm
- 1-2x KRW-norm
- 2-5x KRW-norm
- >5x KRW-norm
- Midden-Delfland 2017
- Haaglanden en Westland 2016
- Oostland 2015



Oordeel zink 2017

- voldoet aan KRW-norm
- 1-2x KRW-norm
- 2-5x KRW-norm
- Midden-Delfland 2017
- Haaglanden en Westland 2016
- Oostland 2015



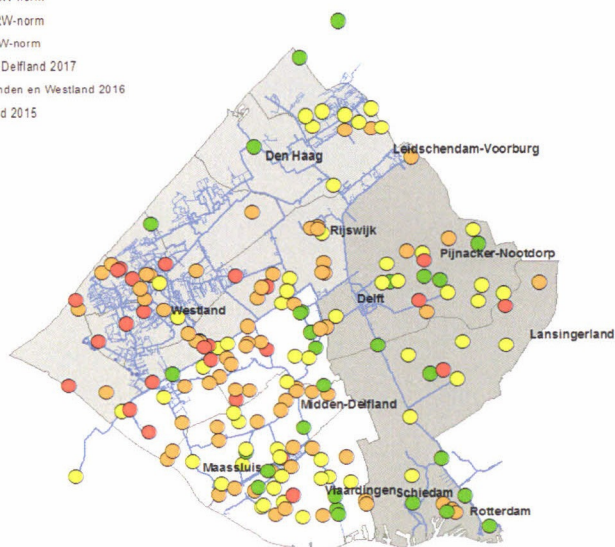
Figuur 3.1: Metalen

Zink, koper, kobalt, kwik, arseen, en seleen overschrijden op diverse locaties de normen in 2017.

Bij zink en kwik zijn de hoogste overschrijdingen waargenomen vandaar dat deze hiernaast zijn uitgelicht. Zink en koper zijn bekend als metalen met normoverschrijdingen de andere metalen zijn dit jaar aan het licht gekomen. Dit komt omdat er afgelopen jaar voor het eerst gemonitord is op deze metalen met een lagere rapportagegrens, in opdracht van Deltares.

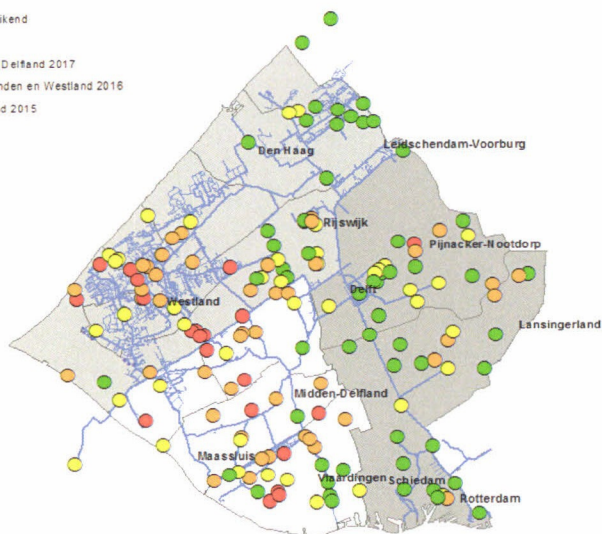
Oordeel ammonium 2017

- voldoet aan KRW-norm
- 1-2x KRW-norm
- 2-5x KRW-norm
- >5x KRW-norm
- Midden-Delfland 2017
- Haaglanden en Westland 2016
- Oostland 2015



Oordeel zuurgraad

- goed
- matig
- ontoereikend
- slecht
- Midden-Delfland 2017
- Haaglanden en Westland 2016
- Oostland 2015



Figuur 3.2: Ammoniumconcentratie

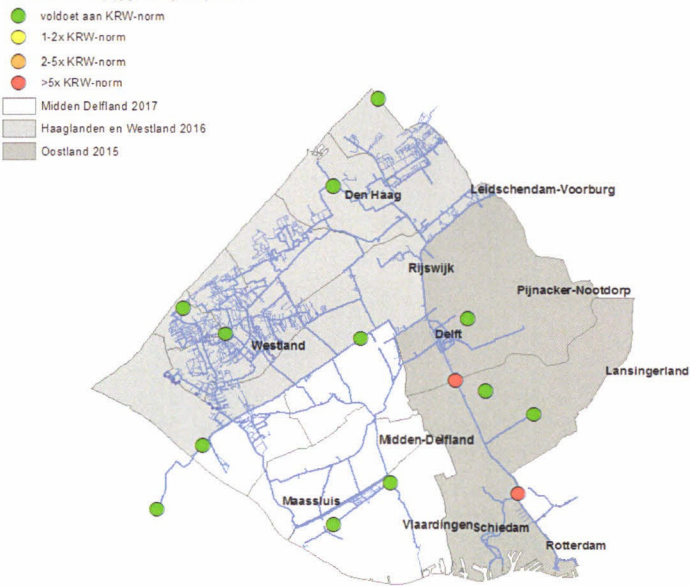
Er zijn veel meetpunten met concentraties aan ammonium die niet voldoen aan de norm voor het jaargemiddelde en maximum concentratie ammonium. Dit is een beeld dat zich ook in voorgaande jaren voordoet.

In de waterkwaliteitsrapportages van voorgaande jaren is ammonium alleen getoetst aan het jaargemiddelde. Omdat in 2017 ook de maximumconcentratie is getoetst, worden er meer overschrijdingen gemeten dan voorgaande jaren.

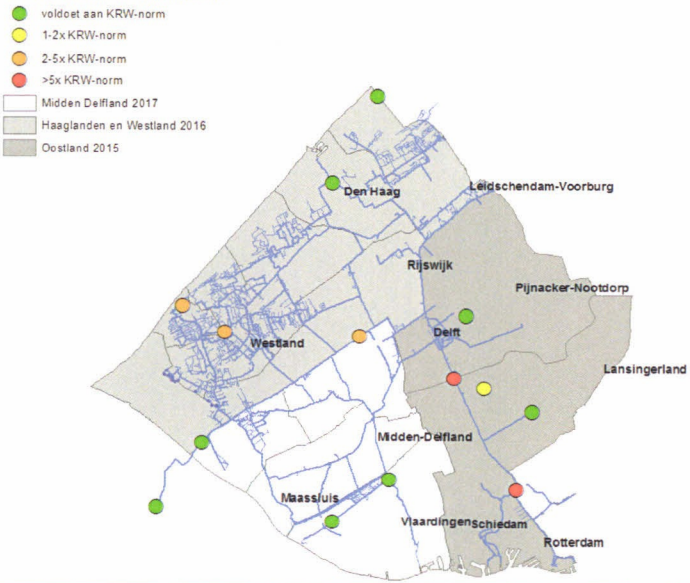
Omdat de hoeveelheid ammonium in oppervlaktewater afhankelijk is van de watertemperatuur en de zuurgraad (pH) wordt voor deze componenten gecorrigeerd in de KRW-toetsing.

De pH oftewel zuurgraad is daarom in de kaart onder de ammonium opgenomen.

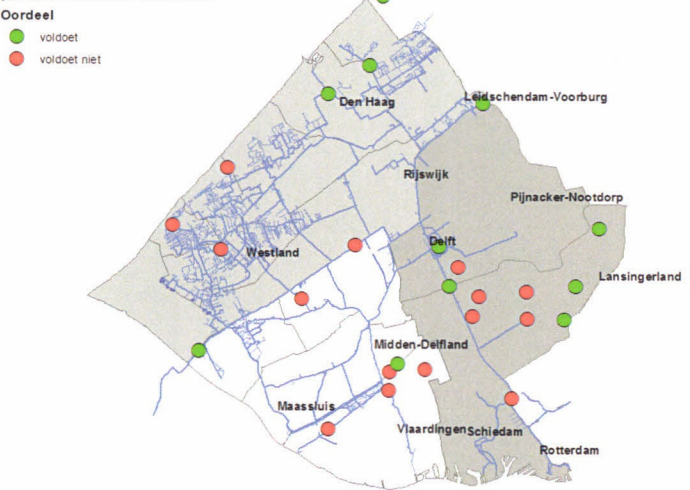
Oordeel benzo(a)pyreen (PAK) 2017



Oordeel fluorantheen (PAK) 2017



prestatie-Indicator doorzicht



Figuur 3.3: PAK's

Er zijn in 2017 zeven PAK's die de norm overschrijden. Benzo(a)pyreen en fluorantheen geven de hoogste overschrijdingen. Net als voorgaande jaren worden de hoogste concentraties op de Schie gemeten.

Figuur 3.4: Doorzicht in 2017

KRW waterlichaam	Oordeel
Oostboezem	
Westboezem	
Holierhoekse en Zouteveense Polder	
Polder Berkel	
Zuidpolder van Delfgauw	
Solleveld	
Meijendel	

4 Ecologische kwaliteit

De Ecologische Beoordelingsmethodiek van de STOWA geeft op basis van leidende aspecten van de waterkwaliteit, karakteristieken genoemd, inzicht in de knelpunten die spelen in de KRW-waterlichamen en het lokale oppervlaktewater van Delfland. Vooral de ruimte die wordt geboden aan waterplanten, en daarmee de structuur die dit geeft aan andere organismen om tussen te leven, staat onder druk. De hoge concentraties aan stikstof en fosfaat en de hoge zuurstofvraag door afbraak van organisch materiaal vormt ook een belemmering voor de ecologie. In de karakteristieken trofie (meststoffen) en toxiciteit is een vooruitgang te zien, in saprobie (zuurstofvraag) en zuurkarakter een achteruitgang. De resulterende totaalscore is op de meeste locaties 'voldoende', wat overeenkomt met de Provinciale norm. In de tijd verandert de totaalscore vrij weinig.

4.1 Doel

In het waterbeheerplan van Delfland voor de periode 2016-2021 zijn doelen voor de ecologie geformuleerd, waarvan de volgende relevant is in dit hoofdstuk:

Ecologie Kaderrichtlijn water – In 2021 zijn inrichting, beheer en de waterkwaliteit in de KRW-waterlichamen en in overige delen van het watersysteem zodanig dat met een verwachte voortgaande natuurlijke ontwikkeling de KRW-doelen in 2027 worden gehaald.

Voor de ecologische waterkwaliteit van heel Delfland is, al voordat de KRW in beeld kwam, op Provinciaal niveau de norm vastgesteld dat de totaal-score volgens de provinciale toetsing (EBEO-systemen) minimaal het niveau 'voldoende' moet behalen. Momenteel is, zolang er geen nieuwe doelen voor lokaal water vastgesteld zijn, deze norm nog vigerend.

Voor lokaal water is in het Waterbeheerplan 2016-2021 het ambitieniveau voor de waterkwaliteit in de overige wateren van Delfland voor 2021 vastgesteld: "In 2021 voldoet de waterkwaliteit in een deel van lokaal water aan de wensen van burgers, gemeenten en Delfland."

Naast deze in beleid vastgelegde doelen is voor het uitvoeren van de taak van waterkwaliteitsbeheerder, een goed begrip van de werking van het eigen watersysteem van cruciaal belang. Het uitvoeren van een brede ecologische toetsing in het hele beheergebied, creëert een basis van waaruit dit begrip kan worden opgebouwd. Dit hoofdstuk geeft, middels een diagnostische toetsing van de ecologische kwaliteit, inzicht in de knelpunten die een ecologisch gezond watersysteem in de weg staan.

4.2 Methode

Een meetnet van 274 meetpunten wordt gebruikt om de ecologische kwaliteit in Delfland met deze methode vast te stellen. Deze meetpunten liggen verspreid over het hele beheergebied, zowel in de KRW-waterlichamen, als in lokaal water. De ecologische kwaliteit is vastgesteld aan de hand van de methode van de EBEO-systemen van de STOWA (2006). Achtergronden met betrekking tot verschillende toetsmethoden wordt gegeven in kader 4.1.

4.3 Toestand

In het overgrote deel van de meetpunten wordt de Provinciale norm 'voldoende' behaald, zoals te zien in figuur 4.1. Een klein aantal meetpunten scoort goed, en een vergelijkbaar aantal scoort slecht of zeer

slecht. Figuur 4.2 laat zien dat in de tijd de totaalscore weinig veranderen. In de karakteristieken achter de totaalscore is terug te zien waar geen problemen zijn, en waar de knelpunten zitten. Dit is weergegeven in figuur 4.3 en wordt hieronder toegelicht.

De karakteristiek chemie geeft op basis van de chemische samenstelling van het water aan hoe gebiedseigen het water is, en of dat er problemen zijn die veroorzaakt worden door gebiedsvreemd water (er worden hier geen chemische parameters getoetst aan normen, dat wordt behandeld in hoofdstukken 1 tot en met 3). Deze karakteristiek scoort vooral voldoende.

Structuur en /habitat geeft aan of er voldoende leefgebied voor soorten is, in ruimte en variatie. Deze karakteristiek scoort vooral slecht, wat wil zeggen dat er weinig ruimte is voor planten om tot ontwikkeling te komen. Tevens zijn er weinig verschillende substraten voor andere organismen om tussen en op te leven.

De saprobie beschrijft de zuurstofhuishouding en geeft daarmee aan of er voldoende zuurstof in het water beschikbaar is. Deze karakteristiek scoort ook vrij laag. Wanneer saprobie slecht scoort, komen bepaalde soorten die goed tegen zuurstofloosheid kunnen massaal voor. Soorten die juist profiteren van veel zuurstof, en dat zijn ook vaak soorten die worden geassocieerd met een goede waterkwaliteit, verdwijnen.

De trofie geeft inzicht in de nutriëntenhuishouding (aanwezigheid van meststoffen). Deze karakteristiek scoort tussen voldoende en slecht. Soorten die zich thuis voelen in voedselarmere wateren krijgen weinig kans tussen de dominant aanwezige soorten van voedselrijk water, waardoor de leefgemeenschappen meestal eentonig zijn.

De karakteristiek toxiciteit scoort vrij goed, wat betekent dat op veel locaties weinig effecten van toxische stoffen op levensgemeenschap waargenomen worden.

Het brak karakter geeft indicatie of er ongewenst verzilting plaats vindt. Deze karakteristiek scoort goed, wat betekent dat er weinig problemen met verzilting zijn.

Het variant-eigen karakter geeft aan hoe gebiedseigen de vegetatie is, en daarmee welke mate van (menselijke) verstoring er plaats vindt. Deze karakteristiek scoort ook slecht. Dit betekent dat er weinig vegetatie aanwezig is die typisch is voor de omgeving en het bodemtype en dit geeft aan dat er veel verstoring is, zoals overmatig maaibeheer. Het

zijn veelal zeer algemene plantensoorten die relatief goed om kunnen gaan met die verstoring. Het zuurkarakter scoort voldoende tot zeer goed. Er zijn weinig problemen met verzuring van het water.

Figuur 4.4 laat zien hoe de karakteristieken op alle meetpunten veranderd zijn vergeleken met 9 jaar eerder (meetcyclus 2015, '16 en '17 vergeleken met 2005, '07 en '08). Vooral zuurkarakter laat een negatieve ontwikkeling in de vorm van verzuring in het oostelijk deel van Delfland zien, en trofie en toxiciteit een positieve.

In figuur 4.5 worden de scores van de laatste 3 jaar voor de KRW-meetpunten uitgelicht, om een eerste inzicht te geven van de knelpunten in de waterlichamen. In figuur 4.6 worden deze per waterlichaam verder uitgesplitst, met een gemiddelde score over de laatste 3 jaar per karakteristiek.

Een belangrijke ecologische maatstaf die als knelpunt naar voren komt, is de bedekking met vegetatie in en om het water. Waterplanten vormen een zeer belangrijke leefomgeving voor dieren in het water. In figuur 4.7 en 4.8 is voor zowel de boven het water uitgroeiende planten (emers) als onderwaterplanten (submers) een grafiek gegeven van de bedekking in de afgelopen 22 jaar. De drijfbladvegetatie is niet meegenomen, omdat een dergelijke reeks niet gemaakt kan worden vanwege een aanpassing in de opname-methodiek tussentijds.

De bedekking met vegetatie is vaak niet voldoende. Slechts in een klein aantal gevallen staat er wel voldoende, in enkele gevallen zelfs te veel vegetatie waardoor het water overwoekerd raakt. In de jaren is er, bij zowel de submerse als emerse vegetatie wat schommeling, maar blijft de hoeveelheid redelijk stabiel.

Concluderend naar de doelen van Delfland, geeft de toetsing aan, dat knelpunten in de ecologische waterkwaliteit vooral te vinden zijn in de structuur & habitat en het variant-eigen karakter. Dit vindt zijn weerslag vooral bij de waterplanten, maar heeft ook een effect op fytoplankton, macrofauna en vis. Vervolgens is de trofie (de hoge gehalten aan stikstof en fosfaat) een aspect waar winst te behalen valt. De meststoffen hebben met name effect op het fytoplankton (algen), hierin is echter enige positieve ontwikkeling te zien. De saprobie (zuurstof-

huishouding) is het derde belangrijke aspect wat verbeterd kan worden. Deze karakteristiek heeft vooral impact op de macrofauna en vis.

4.4 Oorzaken

De resultaten van de verschillende karakteristieken duiden op een paar belangrijke knelpunten. Als belangrijkste komt naar voren dat er weinig ruimte beschikbaar is in het watersysteem voor planten om te groeien, en beperkte kansen zijn op het vlak van leefgebied voor soorten, een beeld dat wordt versterkt door de resultaten van de bedekking met vegetatie. Planten kunnen niet goed tot ontwikkeling komen doordat er weinig ruimte wordt geboden en intensief onderhoud wordt gepleegd. Oevers zijn veelal steil en vaak ook beschoeid, waardoor zowel planten als dieren weinig geschikt substraat kunnen vinden om op te leven.

De gehalten aan meststoffen dalen de afgelopen jaren, maar zijn nog altijd relatief hoog. Daardoor is het water eerder troebel en krijgen submerse planten minder de kans om tot ontwikkeling te komen. Ook gaan hierdoor bij de verschillende soortgroepen (vegetatie, macrofauna, diatomeeën, fytoplankton en zoöplankton) bepaalde soorten sterk overheersen en verdringen zo de andere soorten. Beide dragen er toe bij dat de soortenrijkdom laag is.

Door de hoge organische belasting is het zuurstofverbruik in het water hoog. Afspoeling van meststoffen van de oever, lozing van water dat rijk is aan organische stoffen, bladval en riooloverstorten zijn voorbeelden hiervan. Dit geeft een vergroot risico op zuurstoftekort. Enkel een beperkt aantal soorten heeft zich zo aangepast dat zij hiermee om kunnen gaan.

4.5 Maatregelen

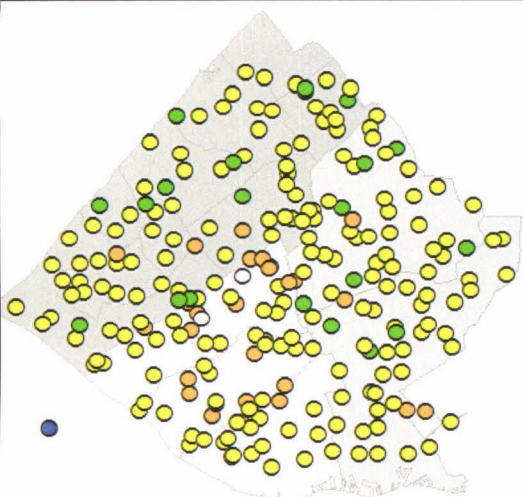
De maatregelen ter verbetering van de ecologie worden voor de chemie besproken in hoofdstukken 1 tot en met 3. Overige maatregelen zijn opgenomen in hoofdstukken 5 (vis) en 6 (KRW). Naast Delfland voeren andere partijen eveneens maatregelen uit ter verbetering van de ecologische waterkwaliteit. Maatregelen die door de gemeenten en Delfland worden uitgevoerd zijn opgenomen in de 'Bestuursvereenkomst Schoon en gezond water Delfland 2015-2021'. Deze maatregelen vinden plaats en hebben een verwacht effect op de waterkwaliteit in KRW-waterlichamen en/of op lokaal water.

Kader 4.1: Ecologische toetsing, het hoe en wat

Om te toetsen in hoeverre de waterkwaliteit in Delfland al voldoet aan de gestelde doelen is de KRW-toetsing leidend (zie hoofdstuk 6). De KRW-toets-methode is echter in zijn ontwerp geen diagnostische toets, en geeft enkel weer wat de kwaliteit is van het watersysteem. Het aantal meetpunten van de KRW-toetsing is eveneens gering, en geeft geen inzicht in het lokale water. Alleen op basis van deze score kunnen daarom geen effectieve maatregelen worden afgeleid, noch adviezen worden gegeven. Om dit inzicht in de toestand van de waterkwaliteit in het beheergebied wel te krijgen, en daarmee informatie in te winnen over de achterliggende problemen van een onvoldoende waterkwaliteit, wordt al jarenlang gemeten volgens het protocol van en getoetst met de EBEO-systemen van de STOWA (Ecologische BEOordelings-systemen, 2006). Deze toets-methode geeft op basis van de actuele samenstelling van biologische soortgroepen (zoals waterplanten, kleine waterdieren en fytoplankton) en een aantal chemische waarden (zoals bijv. meststoffen, zuurstof en chloride) een beeld wat de huidige staat van de ecologische kwaliteit is.

De EBEO-systemen werken met zogeheten ecologische 'karakteristieken': aspecten van de leefomgeving (zoals waterkwaliteit, -kwantiteit, hydromorfologie) die leidend zijn voor de uiteindelijke kwaliteit van het ecosysteem dat in die leefomgeving ontstaat. Afhankelijk van het watertype wordt van 4 tot 8 karakteristieken bepaald wat de huidige stand van zaken is. Met deze karakteristieken wordt getoetst op welke vlakken er knelpunten voor de ecologische waterkwaliteit bestaan. De knelpunten kunnen weer vertaald worden naar geschikte maatregelen om de doelen voor de KRW en lokaal water te bereiken. Uit deze karakteristieken wordt uiteindelijk ook de EBEO totaal-score berekend.

Momenteel wordt met de uitwerking van een nieuw diagnostisch toets-systeem, de Ecologische Sleutel-factoren (ESF's), door de STOWA gewerkt aan een vervanging van de enigszins verouderde EBEO-systemen. Aangezien de Sleutelfactoren nog niet volledig zijn uitgewerkt, wordt in deze waterkwaliteitsrapportage nog gewerkt met de EBEO-systemen.

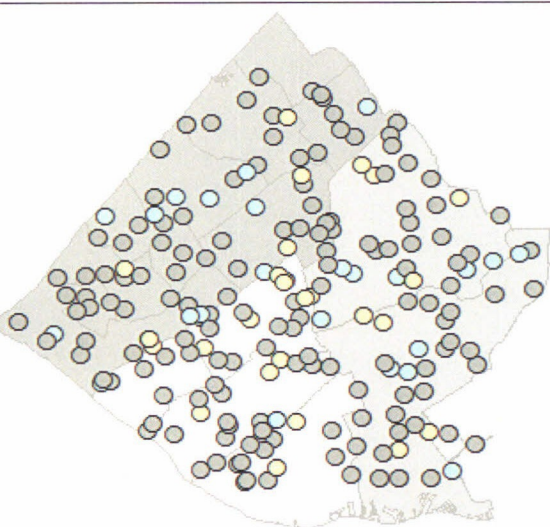


Figuur 4.1: Totaalscore Ecologische Beoordelingssystemen (EBEO-toetsing)

De totaalscore van de EBEO-toetsing geeft inzicht in de resultaten van deze toetsmethode. Voor de meeste locaties wordt een voldoende in de laatste meetcyclus gescoord, met hier en daar een (zeer) goed of slecht.

Legenda totaalscore:

- Zeergoed
- Goed
- Voldoende
- Slecht
- Zeerslecht
- Niet getoetst/geen gegevens

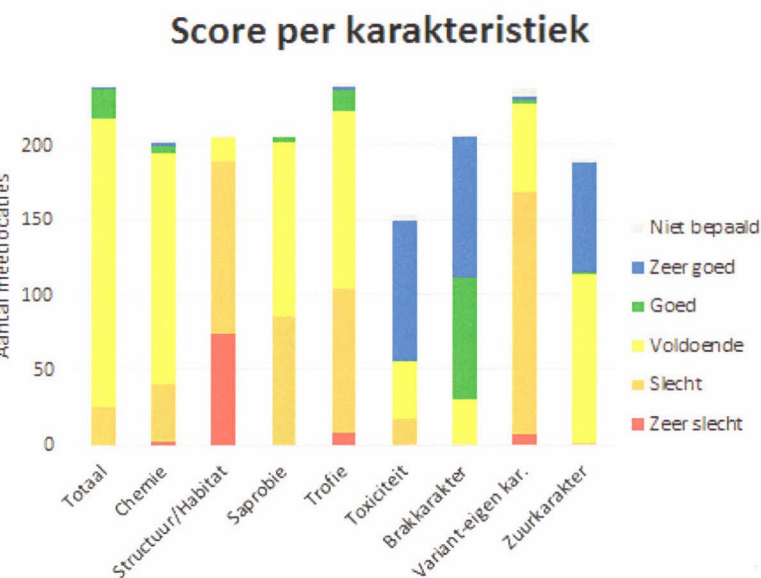


Figuur 4.2: Verandering totaalscore Ecologische Beoordelingssystemen (EBEO-toetsing)

De EBEO-toets wordt inmiddels als jaren uitgevoerd, en zodoende kan de ontwikkeling in de tijd in kaart worden gebracht. Vergeleken met de meetcyclus van 9 jaar eerder is weinig verandering te zien in de totaalscores, maar is in Den Haag/Westland enige positieve ontwikkeling te zien.

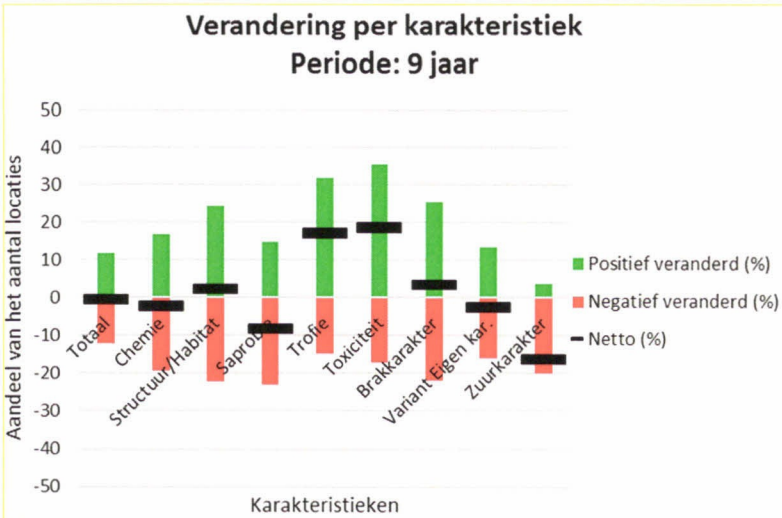
Legenda verandering totaalscore:

- 3 punten hoger
- 2 punten hoger
- 1 punt hoger
- Ongewijzigd
- 1 punt lager
- 2 punten lager
- 3 punten lager
- Niet getoetst/geen gegevens



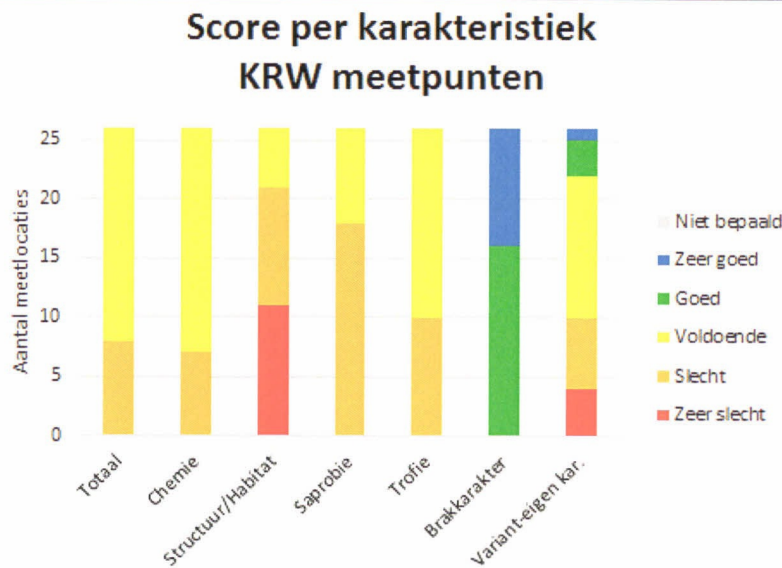
Figuur 4.3: Verdeling scores per karakteristiek alle meetpunten

De karakteristiek brak karakter scoort het best, er zijn weinig problemen met verzilting. Dit wordt gevolgd door de toxiciteit. Doordat er minder bestrijdingsmiddelen in het water worden aangetroffen, hebben waterplanten en -dieren minder last van toxische effecten. Ook het zuurkarakter scoort vrij goed, wat wil zeggen dat wateren in Delfland minder verzuurd zijn. De op gebiedsvreemd water duidende chemische samenstelling (chemie) scoort vooral voldoende, er op veel plekken geen sprake van gebiedseigen water. Saprobie en trofie scores tussen voldoende en slecht, dus een deel van de locaties heeft voldoende zuurstof en is niet al te zwaar belast met nutriënten, maar bij een deel vormt dit wel een probleem. Bij structuur/habitat en variant-eigen karakter de nadruk op een slechte score licht, wat betekent dat er weinig ruimte beschikbaar is voor planten en dieren, en de beschikbare ruimte sterk verstoord wordt.



Figuur 4.4: Verandering per karakteristiek, alle meetpunten

De voornaamste positieve ontwikkeling in de tijd is bij trofie en toxiciteit te zien. Dit betekent dat de het effect van een hoge nutriëntenbelasting in het gebied enigszins afneemt, evenals dat het toxische effect van gewasbeschermingsmiddelen op waterplanten en -dieren afneemt. Zuurkarakter vormt de voornaamste negatieve ontwikkeling, wat betekent dat er enige neiging naar verzuring plaats vindt, voornamelijk in het oosten van Delfland. De overige parameters laten weinig verandering zien. De uit deze parameters berekende totaal-score laat netto, onder invloed van zowel positief als negatief veranderde karakteristieken, ook weinig verandering zien.



Figuur 4.5: Verdeling scores per karakteristiek enkel voor KRW-meetpunten

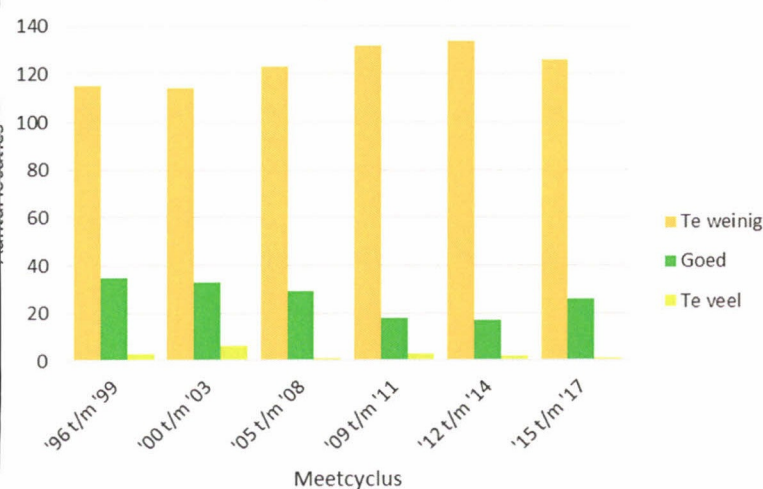
Als enkel wordt gekeken naar de KRW-meetpunten in de 5 polder- en boezemwaterlichamen (de duinwater-lichamen zijn niet vertegenwoordigd) voor 2015, '16 en '17, scoort brakkarakter goed, er is geen duiding op verzilting. Vooral structuur/habitat, saprobie scoren minder goed, gevolgd door het variant-eigen karakter, trofie en de op gebiedsvreemd water duidende chemische samenstelling (chemie). Het betreft hier enkel het watertype kanalen: toxiciteit en zuurkarakter wordt door de EBEO-toets in kanalen niet meegenomen. De problematiek ligt vooral in gebrek aan ruimte voor ecologie, een gebrekkige zuurstofhuishouding, gevolgd door verstoring van de ecologie, nutriëntenrijkdom en de invloed van gebiedsvreemd water.

Figuur 4.6: Gemiddelde EBEO-score 2015, '16 en '17 op KRW-meetpunten

Een gemiddelde score per karakteristiek en per KRW-waterlichaam, voor de laatste 3 jaar, geeft een eerste inzicht in de problematiek die op de meetpunten in die waterlichamen het meest speelt. Het betreft hier enkel het watertype kanalen: toxiciteit en zuurkarakter wordt door de EBEO-toets in kanalen niet meegenomen. Het voornaamste knelpunt ligt op de structuur/habitat, hoewel dit vooral speelt in Oostboezem, Westboezem en Holierhoekse & Zouteveense polder. Daarnaast is de saprobie, oftewel de zuurstofhuishouding niet op orde, al doet de Oostboezem het iets beter dan de andere waterlichamen. Variant-eigen karakter, de mate van een goed ontwikkelende vegetatie is vooral in de grote boezemsystemen een aandachtspunt. De chemische samenstelling die duidt op gebieds-vreemd water, is met name in de Holierhoekse & Zouteveense polder een probleem. Overigens betekent 'voldoende' op de EBEO-maatstaf ook nog niet dat KRW-doelen worden behaald, maar dit geeft wel de meest kritische aspecten weer.

	Totaal	Chemie	Structuur/Habitat	Saprobie	Trofie	Brakkarakter	Variant-eigen kar.
Oostboezem	2.6	3.0	1.4	2.6	2.9	4.3	2.1
Westboezem	2.7	2.8	1.6	2.3	2.2	4.6	2.4
Holierhoekse & Zouteveense pld.	2.7	2.3	1.7	2.0	3.0	4.3	2.7
Polder Berkel	2.7	2.0	2.7	2.0	2.7	4.7	3.3
Zuidpolder van Delfgauw	3.0	3.0	2.7	2.0	2.7	4.0	4.0

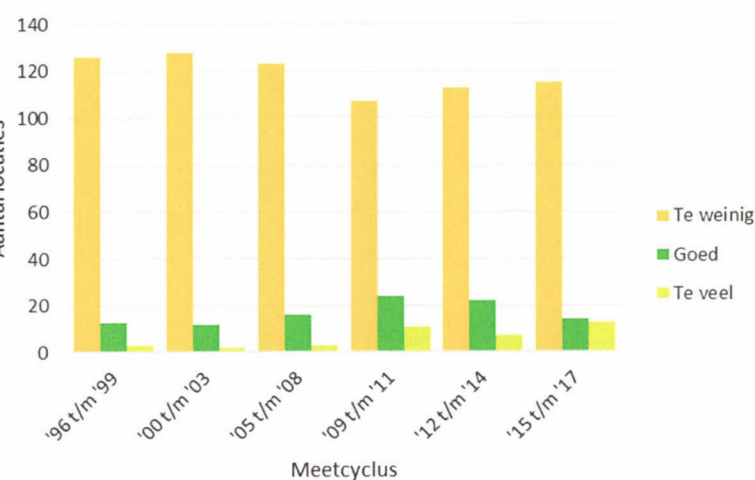
Bedekking emerse planten



Figuur 4.7: Bedekking emerse planten

Vanuit verschillende klasse-indelingen van de KRW voor verschillende watertypes, is ten behoeve van deze analyse een bedekking met 5 tot 30% emerse vegetatie (de boven het water uit groeiende planten) als optimaal afgeleid. Een lagere bedekking is te weinig, een hogere bedekking te veel. De bedekking met emerse vegetatie laat enige daling zien (groep goed) vanaf de periode '09-'11 maar lijkt wat herstel door te maken in de laatste periode. De groep 'te veel' is altijd slechts marginaal aanwezig. Over het geheel bezien is er op brede schaal te weinig emerse begroeiing in het watersysteem.

Bedekking submerse planten



Figuur 4.8: Bedekking submerse planten

Vanuit verschillende klasse-indelingen van de KRW voor verschillende watertypes, is ten behoeve van deze analyse een bedekking met 20 tot 60% submerse vegetatie (de onderwaterplanten) als optimaal afgeleid. Een lagere bedekking is te weinig, een hogere bedekking te veel. De bedekking met submerse vegetatie is in het watersysteem de afgelopen 21 jaar veel te laag geweest. De groep 'te weinig' overheerst sterk. Op ongeveer 15 tot 20% van de locaties is wel voldoende submerse vegetatie aanwezig. De groep 'te veel' neemt enigszins toe.

5 Vis

Delfland laat eens per drie jaar een visstandmonitoring uitvoeren in haar KRW-waterlichamen. In 2017 zijn drie waterlichamen bemonsterd: de Westboezem, de Zuidpolder van Delfgauw en de Slinksloot (of Holierhoekse en Zouteveense polder). De visstand in de Westboezem wordt als "matig" beoordeeld. Wel is er een lichte verbetering ten opzichte van de beoordeling in 2014. De visstand in de Zuidpolder van Delfgauw wordt als "goed" beoordeeld en er is ook een verbetering waarneembaar vergeleken met 2014. De visstand in de Slinksloot scoort erg hoog en wordt ook als "goed" beoordeeld. Hier is een duidelijke verbetering waarneembaar vergeleken met 2014.

5.1 Doel

Voor de visstand zijn voor de KRW-waterlichamen zijn twee doelen gesteld in het waterbeheerplan van Delfland 2016-2021.

1: In 2021 zijn de belangrijkste leefgebieden voor vissen in die mate ontsloten, dat met de verwachte voortgaande ontwikkeling en de renovatie- en nieuwbouwcyclus voor kunstwerken de KRW-doelen voor vissen in 2027 worden gehaald.

De KRW-doelstelling voor de getoetste wateren is vastgesteld op een score voor de Ecologisch Kwaliteits-Ratio (EKR) voor vis van tenminste 0,60.

2: In 2021 zijn de belangrijkste leefgebieden voor vissen in die mate ontsloten, dat met de verwachte voortgaande ontwikkeling en de renovatie- en nieuwbouwcyclus voor kunstwerken de KRW-doelen voor vissen in 2027 worden gehaald. Hiervoor is een prestatie indicator opgesteld die wordt uitgedrukt in het percentage beheergebied dat is ontsloten. In de periode 2016-2021 moet dit toenemen van 31% naar 47% (polder) of van 54% naar 65% (polder plus boezem).

5.2 Methode

Over de monitoring van de visstand in 2017 is een apart rapport verschenen (Arcadis rapport nummer 079726769 A – februari 2018). In deze rapportage wordt onder andere beschreven hoe en waar de visstandmonitoring is uitgevoerd.

De KRW-wateren worden een keer per drie jaar gemonitord op de visstand. Om de activiteiten voor de monitoring te spreiden is de monitoring van de KRW-waterlichamen gesplitst in twee delen. In 2017 (en 2014, 2011, 2006) zijn de waterlichamen de Westboezem, de Zuidpolder van Delfgauw en de Slinksloot (of Holierhoekse en Zouteveense polder) gemonitord. In 2018 (en daarvoor 2015 en 2012, 2006) zijn de waterlichamen de Oostboezem en de Polder van Berkel weer aan de beurt.

In figuur 5.1 wordt een voorbeeld gegeven van de manier van visstandbemonstering. De resultaten worden gepresenteerd in een soortensamenstelling, aantallen, biomassa en een lengte-frequentieverdeling. Deze resultaten worden getoetst aan de KRW-maatlatten en de visstand wordt vergeleken met voorgaande jaren.

5.3 Toestand

De EKR-score van de waterlichamen door de jaren heen is opgenomen in figuur 5.2.

De visstand in de Westboezem wordt met een EKR van 0,43 als 'matig' beoordeeld. De Westboezem is een uitgestrekt gebied en daarom ingedeeld in vier deelgebieden. Drie deelgebieden scoren "matig" en

het deelgebied Foppeplas scoort zelfs "ontoereikend". De EKR is in de Westboezem wel licht toegenomen ten opzichte van de beoordeling van 2014.

In de Zuidpolder van Delfgauw is de visstand met een EKR van 0,68 als 'goed' beoordeeld. Ook alle deelmaatlatten vallen binnen de beoordeling 'goed'. De EKR is licht toegenomen ten opzichte van 2014.

De visstand in de Slinksloot scoort met een EKR van 0,91 erg hoog en wordt dan ook als 'goed' beoordeeld. Hoewel de beoordelingsklasse niet gewijzigd is, duidt de visstand op een behoorlijke kwaliteitsverbetering ten opzichte van de beoordeling van 2014. Dit hangt mogelijk samen met een hogere vegetatiebedekking en een verbetering van het doorzicht ten opzichte van de bemonstering in 2014.

Voor de drie waterlichamen geldt dat in grote lijnen het aantal soorten toeneemt. In de Westboezem blijft de biomassa ongeveer gelijk (met de waarschijnlijke overschatting uit 2006 uitgesloten) en blijft het aantal dominante soorten gelijk.

Voor de Zuidpolder van Delfgauw vertoont de biomassa een gewenste neergaande trend en zijn de dominante soorten vergelijkbaar, al komt er wel meer snoek voor vergeleken met voorgaande jaren.

In de Slinksloot is een afname van de biomassa waarneembaar en vindt er ook een verandering van dominante soorten plaats.

In 2017 is een vismigratievoorziening aangelegd waarmee de Dijkpolder is ontsloten. Hiermee komt het percentage ontsloten beheergebied op 31% (polder) en 55% (polder plus boezem). De komende jaren zullen er nog meerdere voorzieningen aangelegd moeten worden om het gestelde doel in 2021 te halen (47% poldergebied en 65% polder plus boezemgebied is ontsloten).

5.4 Oorzaken

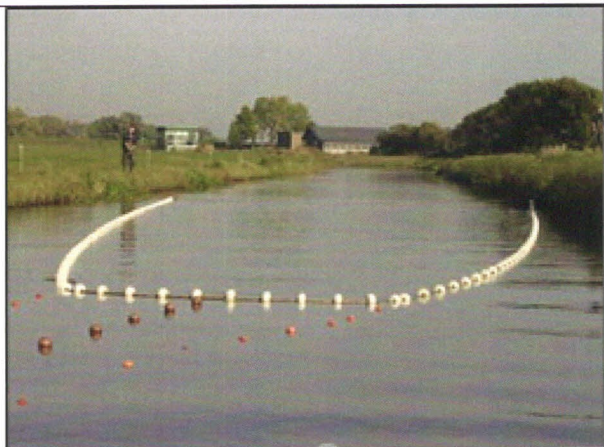
In de Westboezem is vooral het aandeel plantminnende vis te laag. Ook de soortensamenstelling van plantminnende & migrerende vis en de abundantie van met name brasem vergen aandacht om de score 'goed' te realiseren. De belangrijkste 'sleutel' voor het verbeteren van visstand en de bijbehorende kwaliteitsbeoordeling lijkt het verhogen van de vegetatiebedekking te zijn.

In de Zuidpolder van Delfgauw en de Slinksloot wordt de EKR score gehaald en is een verbetering zichtbaar vergeleken met 2014. In de Slinksloot en de Zuidpolder van Delfgauw voldoet de visstand aan de KRW-doelstellingen voor vis en zijn vanuit deze doelstellingen beredeneerd geen aanvullende maatregelen nodig om de toestand te verbeteren.

Aanpak van vis migratie knelpunten, en dus ontsluiting van voor vis interessant leefgebied, wordt zoveel als mogelijk samen met de renovatie en nieuwbouw-cyclus van kunstwerken meegenomen. In 2017 is aan meerdere kunstwerken gewerkt waarbij vis migratie knelpunten werden aangepakt. De werkzaamheden zijn bij enkele van deze zijn nog niet geheel afgerond en daardoor nog niet verwerkt in de PI vis migratie.

5.5 Maatregelen

Om de doelen te behalen worden verschillende activiteiten uitgevoerd:
Delfland geeft met de Groene Motor vanaf 2017 tot eind 2021 een impuls aan plannen en projecten voor waternatuur, hierbij wordt de visstand en vis migratie ook meegenomen.



In de periode 2016-2021 wordt doorgegaan met het ontwikkelen en realiseren van natte ecologische zones (NEZ), zoals natuurvriendelijke oevers en vispaaiplaatsen, en vis migratie voorzieningen. Eveneens wordt ingezet op beheer en onderhoud en op structuurversterkende maatregelen in bestaande watergangen, waar de visstand profijt van zal hebben.

Ook de maatregelen zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken over chemie en de ecologische kwaliteit (hoofdstukken 1 tot en met 4), zullen zeker bijdragen aan de verbetering van de visstand.

Figuur 5.1: Voorbeeld van een visstandbemonstering met een segen

De segen wordt hierbij vanaf de oever met een boot uitgevaren, waarbij hij voor een bepaalde afstand wordt voortgetrokken (standaard 250 meter). Vervolgens wordt de segen naar de boot of naar de oever toe binnengehaald. De vis wordt bij het binnengaan van de segen ingesloten en naar de zak van de segen geleid.

Westboezem				
	2006	2011	2014	2017
EKR (totaal)	0.50	0.53	0.41	0.43
Oordeel	Matig	Matig	Matig	Matig
Deelmaatlaten (EKR) sloten en kanalen				
- abundantie plantminnend	0.21	0.24	0.30	0.25
- abundantie brasem + karper	0.27	0.36	0.51	0.53
- soortensamenstelling plantminnend + migrerend	1.00	1.00	0.42	0.51
Zuidpolder van Delfgauw				
	2006	2011	2014	2017
EKR (totaal)	0.35	0.22	0.63	0.68
Oordeel	Ontoereikend	Ontoereikend	Goed	Goed
Deelmaatlaten (EKR) sloten en kanalen				
- abundantie plantminnend	0.08	0.04	0.60	0.67
- abundantie brasem + karper	0.07	0.02	0.78	0.68
- soortensamenstelling plantminnend + migrerend	0.20	0.17	0.51	0.70
Slinksloot				
	2006	2011	2014	2017
EKR (totaal)	0.28	0.39	0.71	0.91
Oordeel	Ontoereikend	Ontoereikend	Goed	Goed
Deelmaatlaten (EKR) sloten en kanalen				
- abundantie plantminnend	0.05	0.14	0.75	0.83
- abundantie brasem + karper	0.10	0.09	0.63	0.90
- soortensamenstelling plantminnend + migrerend	0.13	0.17	0.72	1.00

Figuur 5.2: De EKR-score van de waterlichamen door de jaren heen

De EK- score voor de Westboezem is matig en verbeterd niet of nauwelijks. In de Zuidpolder van Delfgauw en de Slinksloot is wel een duidelijke verbetering waarneembaar door de jaren heen.

6 Toetsing KaderRichtlijn Water

De toetsing voor de KaderRichtlijn Water (KRW) geeft, op basis van ecologische, fysische en chemische parameters inzicht in de ecologische gezondheid van de zeven KRW-waterlichamen in Delfland. De resultaten van deze toetsing laten zien dat voor een aantal waterlichamen een deel van de doelen worden behaald, maar voor een substantieel deel nog niet. De scores voor de chemische stoffen vallen veelal nog in "voldoet niet", "slecht" of "ontoereikend". Op het vlak van de ecologie worden de doelen voor fytoplankton en vis in een aantal waterlichamen inmiddels gehaald, maar niet in allemaal. De macrofauna daarentegen heeft nog een weg te gaan, met scores in de categorieën "matig" en "ontoereikend". Waterplanten scoren het slechtst, met scores in de categorieën "ontoereikend" en "slecht".

6.1 Doel

De KaderRichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die de lidstaten verplicht om te zorgen voor een goede kwaliteit in hun oppervlaktewater. De lidstaten rapporteren aan de Europese Unie op basis van de zogenaamde KRW-waterlichamen. Binnen het beheergebied van Delfland liggen zeven KRW-waterlichamen. Er wordt gewerkt aan het ecologisch gezond maken van deze waterlichamen volgens de geldende ecologische en chemische normen.

De doelen voor Delfland zijn afgestemd op het watertype en omstandigheden van het betreffende waterlichaam en verschillen dus per waterlichaam. Voor chemie moet de waterkwaliteit voldoen of minimaal in de categorie "goed" vallen (zie volgende paragraaf). Voor de ecologie wordt in de meeste gevallen een Ecologisch Kwaliteits-Ratio van 0,6 nagestreefd, in enkele gevallen mag deze lager zijn.

6.2 Methode

Het vaststellen van de waterkwaliteit ten behoeve van de KRW, gebeurt op een aantal vaste meetpunten in de zeven waterlichamen; Oostboezem, Westboezem, Holierhoekse- en Zouteveense polder, polder Berkel, Zuidpolder van Delfgauw en de twee duinwaterlichamen Solleveld en Meijndel. Voor de ecologie gebeurt dit op 11 locaties en voor de chemie op 10 locaties verdeelt over de waterlichamen.

De toetsingen van deze gegevens ten behoeve van de waterkwaliteitsrapportage zijn uitgevoerd met de Aquo-Kit van het Informatiehuis Water.

Met de Aquo-Kit worden ook de formele KRW-toetsingen uitgevoerd ten behoeve van rapportage aan het Rijk. De hier gepresenteerde getallen kunnen afwijken van de officieel gerapporteerde resultaten, bijvoorbeeld om de volgende redenen:

- De KRW-maatlatten zijn, op basis van voortschrijdend inzicht, onderhevig aan aanpassingen. De eerdere officieel gerapporteerde scores worden momenteel niet herberekend na de publicatie van een nieuwe maatlaat.
- Eveneens kunnen de normen waaraan getoetst worden aangepast worden.
- De officieel gerapporteerde scores worden gemiddeld over de 3 meest recente meetjaren. In deze analyse worden de scores per jaar bekeken.
- Het officieel gerapporteerde resultaat kan worden bijgesteld aan de hand van een beheerdersoordeel. Dat is hier niet gedaan.

In deze rapportage wordt niet naar het eindoordeel van de KRW-toetsing, maar naar de verschillende componenten van de toetsing gekeken. Dit om een beeld te krijgen welke stoffen, parameters en kwaliteitselementen van de ecologie een knelpunt vormen voor het behalen van de KRW-doelen.

Toetsing chemie

Omdat vanaf 2011 voor de chemie voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar zijn om de KRW te toetsen, zijn de chemie gegevens vanaf dat jaar getoetst volgens de recente normen.

Voor de KRW-toetsing van de chemische parameters worden drie aparte groepen beoordeeld:

1. Prioritaire stoffen: stoffen die aangewezen zijn door de EU als probleemstoffen in Europa.
2. Specifiek verontreinigende stoffen: stoffen die in Nederland als probleemstoffen zijn aangegeven.
3. Fysisch chemische parameters: parameters die bepalend zijn voor de ecologie; zoals zuurstof en meststoffen.

De meeste stoffen uit de stofgroepen die in hoofdstukken 1 tot en met 3 zijn beschreven, zijn over deze drie groepen verdeeld. Er zijn dus bijvoorbeeld bestrijdingsmiddelen die onder de prioritaire stoffen vallen, anderen vallen onder de specifiek verontreinigende stoffen.

Niet alle bestrijdingsmiddelen die Delfland monitort, zijn in een categorie ingedeeld en kunnen dus niet voor de KRW worden getoetst.

Voor de twee probleemstofgroepen wordt voor beide een oordeel gegeven: voldoet wel of voldoet niet. Dit volgens het one-out, all-out principe. Voor de groep fysisch-chemische parameters wordt een klasse toegekend van slecht tot zeer goed

Toetsing ecologie

Sinds 2006 wordt met enige regelmaat ten behoeve van de KRW de ecologische kwaliteit gemeten. Hoewel ook in eerdere jaren de betreffende soortgroepen vanuit andere meetprogramma's zijn gemeten, is voor het fytoplankton pas vanaf 2006 een voldoende aantal monsters per jaar voor KRW-toetsingen genomen. Zodoende is 2006 als startjaar in deze analyse genomen.

De beschikbare ecologische gegevens, voor de periode 2006 t/m 2017 zijn getoetst volgens de meest recente maatlatten. Deze toetsing is uitgevoerd voor 4 soortgroepen, zogeheten kwaliteits-elementen: fytoplankton, waterplanten, macrofauna en vis. Het resultaat is een Ecologisch Kwaliteits-

Ratio (EKR) tussen 0 en 1 voor ieder kwaliteits-
element.

6.3 Toestand

De KRW-toetsing van de chemie bevestigt de bevindingen uit hoofdstukken 1 tot en met 3, dat de waterlichamen niet voldoen aan de eisen vanuit de KRW. Per waterlichaam zijn andere stoffen die de knelpunten veroorzaken en worden in de volgende paragraaf besproken. Meer informatie, zowel ruimtelijk als in detail, over de verschillende stofgroepen en parameters is in hoofdstukken 1 tot en met 3 te vinden.

Uit de KRW-toetsing voor ecologie blijkt dat scores voor met name waterplanten en macrofauna niet goed zijn. Dit is een bevestiging van de bevindingen uit de EBEO-toetsing in hoofdstuk 4. De EBEO-toetsing geeft aan dat knelpunten in de ecologische waterkwaliteit vooral te vinden zijn in de structuur & habitat en het variant-eigen karakter. Dit vindt zijn weerslag in de ecologische KRW-scores, waar vooral de EKR's van de waterplanten en macrofauna laag zijn.

In paragraaf 6.5 wordt per waterlichaam ingegaan op de toetsingsresultaten van de stoffen, parameters en de ecologie per waterlichaam. In de figuren zijn de toets resultaten aan de hand van de meest recente maatlatten voor de betreffende waterlichamen weergegeven.

De volgende legenda's worden in de figuren gehanteerd:

Legenda

Fysisch chemisch	Prioritair & Specifiek	Ecologisch (EKR's)
zeer goed	voldoet	goed
goed	voldoet niet	matig
matig	geen oordeel	ontoereikend
ontoereikend		slecht
slecht		

———— KRW-doel 2027
..... Trendlijn

6.4 Maatregelen

Sinds de KRW is ingegaan is er al veel gebeurd om de ecologische waterkwaliteit te verbeteren. Er zijn onder andere natuurvriendelijke oevers, vispaai-plaatsen en vismigratievoorzieningen aangelegd. Er is echter gebleken dat er voor een robuust netwerk van waternatuur meer nodig is. Daarnaast gaat verbetering van ecologie vaak niet geleidelijk, maar in sprongen.

Delfland geeft met de Groene Motor vanaf 2017 tot eind 2021 een impuls aan plannen en projecten voor waternatuur. In 2017 bestond deze impuls vooral uit het voortbouwen op de eerdere strategie, van het aanleggen van natte ecologische zones. Dit betrof relatief kleinere oppervlakten en complexere locaties. Vanaf 2018 wordt het maatregelenpakket verbreed naar een gevarieerd pakket aan maatregelen, waarbij bijvoorbeeld ook wordt ingezet op beheer en onderhoud, ecologisch en gedifferentieerd baggeren en maaien, en maatregelen om de structuur in bestaande watergangen te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan takkenbossen in de oevers, minder steile oevers en variatie in type oevers en waterbodemprofiel. Door deze inzet wil Delfland in 2027 voldoen aan de doelstellingen die de Kaderrichtlijn Water (KRW) aan de KRW-waterlichamen stelt. Daarnaast blijft het belangrijk dat er gewerkt blijft worden aan de basis: een goede chemische waterkwaliteit. Als de concentraties van de meststoffen stikstof en fosfaat (zie maatregelen in hoofdstuk 2) en van bestrijdingsmiddelen (zie maatregelen hoofdstuk 1) boven de gestelde normen blijven, zal ook de ontwikkeling van de waternatuur achterblijven.

6.5 KRW-toetsing

Oostboezem

Chemie:
Het beeld over de chemie voor de Oostboezem is voor de 3 groepen constant over de jaren. Aan de eisen voor beide probleemstofgroepen wordt niet aan voldaan. Dit wordt voor 2017 vooral aan de PAK's en het metaal koper veroorzaakt. Van de parameters is de status ontoereikend, dit wordt met name veroorzaakt door de concentratie fosfaat. Ammonium en de bestrijdingsmiddelen voldoen voor het eerst in 2017.

Ecologie:
Het fytoplankton bevindt zich met enige schommeling hoofdzakelijk in de klasse goed doordat er weinig tot geen algenbloei van negatieve indicatorsoorten aanwezig was en de algehele hoeveelheid fytoplankton laag. De waterplanten scoren ontoereikend tot slecht. Uit de EBEO-scores (figuur 4.5 in hoofdstuk 4) blijkt dat dit komt omdat er weinig ruimte beschikbaar is voor planten en dieren, en dat de beschikbare ruimte sterk verstoord wordt. Hierdoor zijn er weinig planten in en langs het water te vinden. De macrofauna scoort, met enige schommeling, vooral matig, doordat er veelal een beperkt aantal soorten is, met een relatief hoog aandeel negatief scorende indicator-soorten. De vis scoort in 2012 goed, maar vanwege lage aantallen migrerende en plantminnende soorten in 2015 slechts matig.

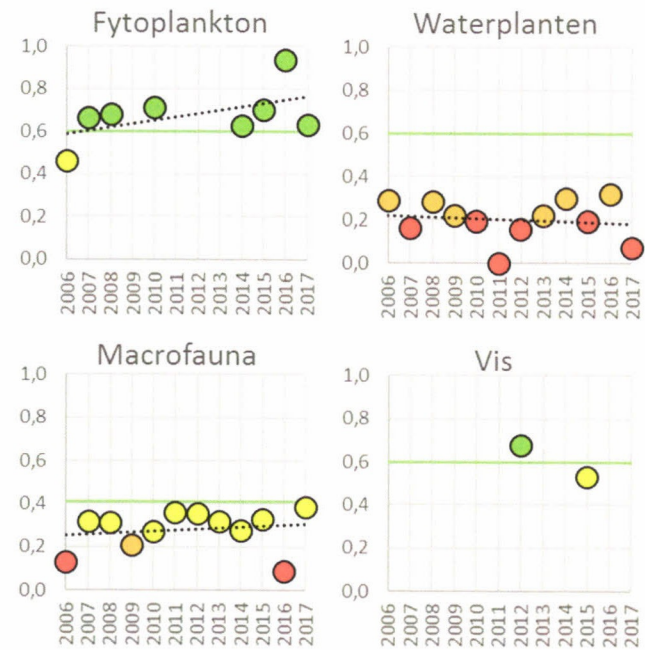
Westboezem

Chemie:
Voor de chemie worden alle doelen niet gehaald. Hier liggen de problemen verspreid over de stofgroepen PAK's, meststoffen, bestrijdingsmiddelen en metalen.

Voor de prioritaire stoffen zijn drie PAK's en het bestrijdingsmiddel ethylchloorpyrifos een probleem. Bij de specifiek verontreinigende stoffen komen koper, zink, ammonium en het bestrijdingsmiddel imidacloprid als normoverschrijdende probleemstoffen naar voren. Het bestrijdingsmiddel carbendazim voldoet voor het eerst sinds 2011 aan de norm. Voor fysisch chemische parameters liggen de aandachtspunten bij de zuurgraad, concentratie fosfor en doorzicht. Waarbij alleen de zuurgraad voor de score slecht zorgt.

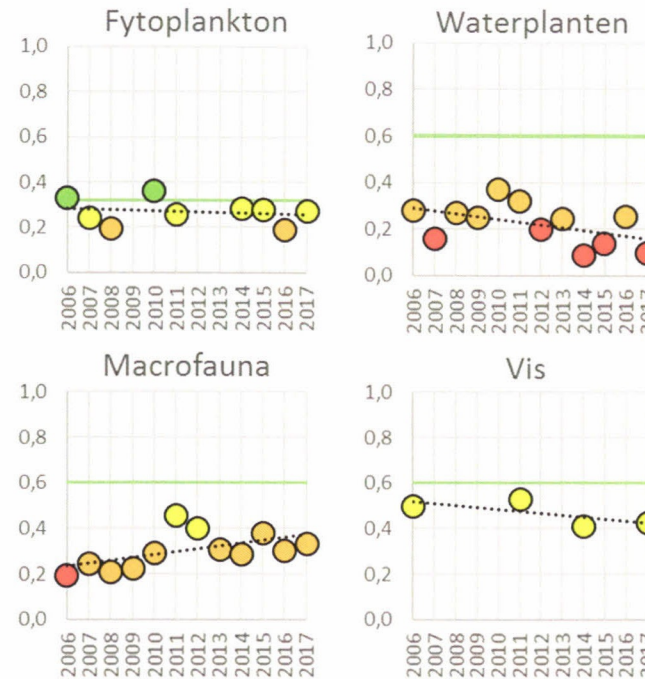
Ecologie:
Het fytoplankton scoort veelal matig. Dit wordt veroorzaakt doordat de totale hoeveelheid fytoplankton hoog is, al treedt er weinig algenbloei op van negatieve indicatorsoorten. De waterplanten scoren vooral slecht en ontoereikend. Uit de EBEO-scores (figuur 4.5 in hoofdstuk 4) blijkt dat dit komt omdat er weinig ruimte beschikbaar is voor planten en dieren, en dat de beschikbare ruimte sterk verstoord wordt. Hierdoor zijn er weinig planten in en langs het water te vinden. De macrofauna scoort vooral ontoereikend, doordat er relatief veel soorten zijn die negatief scoren bij dominantie, dan positief scorende soorten. Kenmerkende soorten zijn (vrijwel)

Oostboezem	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							



afwezig. De vissen scoren matig, met name vanwege lage aantallen plantminnende soorten.

Westboezem	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							

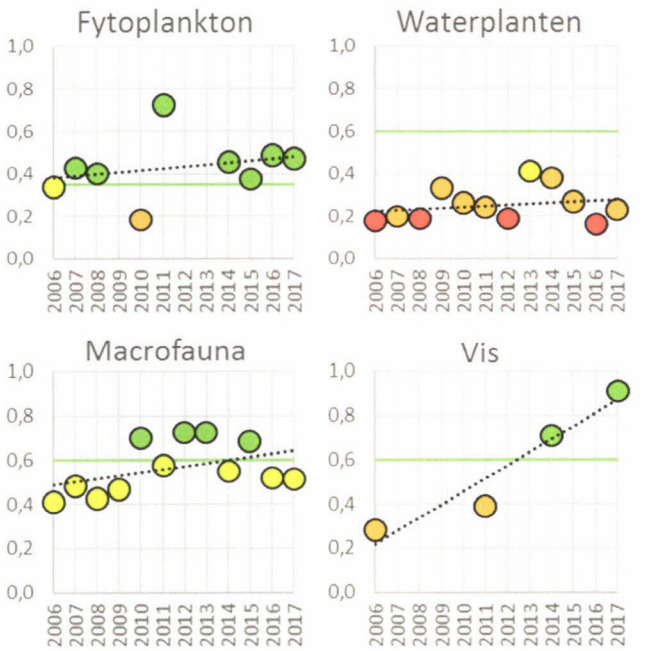


Holierhoekse- en Zouteveensepolder

Chemie:
Het water van de Holierhoekse- en Zouteveensepolder voldoet aan de eisen van de prioritare stoffen. Bij de specifiek verontreinigde stoffen voldoet alleen ammonium nog niet aan de norm. Voor de fysische chemische parameters zijn er meer aandachtspunten. Het oordeel slecht wordt hier bepaald door de zuurgraad, het doorzicht en de concentratie fosfaat.

Ecologie:
Het fytoplankton scoort veelal goed, de lage score in 2010 wordt veroorzaakt door algenbloei van een negatief scorende algensoort. De waterplanten scoren ontoereikend en slecht doordat er weinig planten aanwezig zijn met een (vrij) lage bedekking. Op te merken valt dat in delen van dit waterlichaam de bedekking met onderwaterplanten is toegenomen, maar niet in de (directe) omgeving van dit meetpunt. De macrofauna scoort matig tot goed doordat het aandeel positief scorende soorten relatief groot is. De visstand is verbeterd, mogelijk in relatie met de toename van onderwaterplanten in delen van het waterlichaam.

Holierhoekse- en Zouteveensepolder	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							



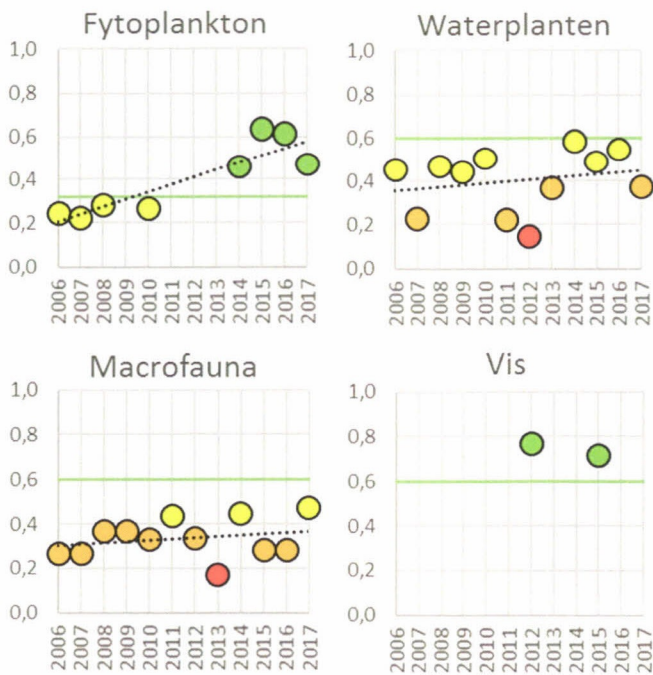
Polder Berkel

Chemie:
Polder Berkel voldoet aan de normen voor prioritare stoffen. Bij de specifiek verontreinigende stoffen komen ammonium en het bestrijdingsmiddel imidacloprid als normoverschrijdende probleemstoffen naar voren. Ook hier wordt de status van de fysisch chemische parameters bepaalt door doorzicht en fosfaat.

Ecologie:
Ook in dit waterlichaam zijn het fytoplankton, dat een verbetering heeft doorgemaakt, en vis de goed scorende kwaliteitselementen.

De waterplanten scoren ontoereikend tot matig, vooral omdat de bedekking met planten en het aantal soorten vrij laag is. De macrofauna scoort vooral ontoereikend. Vis scoort goed, doordat het aandeel plantminnende en migrerende vis hoog is, en het aandeel brasem en karper juist laag.

Polder Berkel	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							



Zuidpolder van Delfgauw

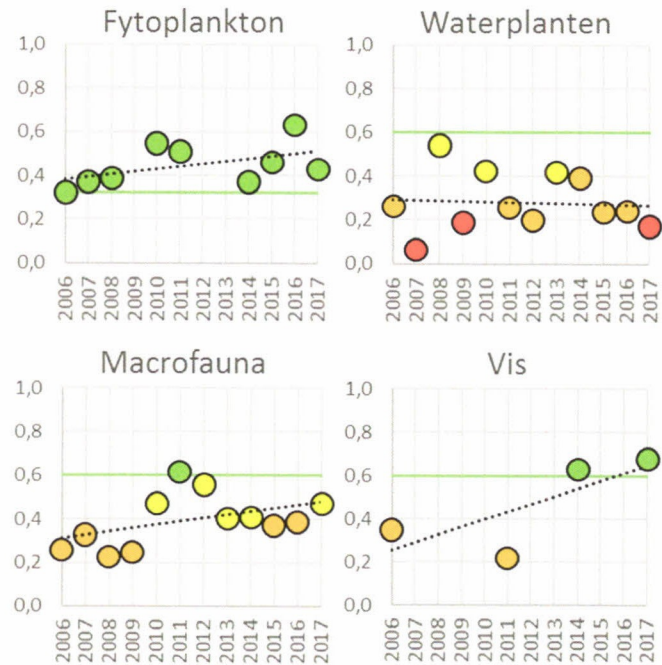
Chemie:

De Zuidpolder van Delfgauw voldoet in 2017 niet aan de eisen van de KRW chemische stoffen en de fysisch chemische parameters. Dit komt alleen door ammonium en één PAK (fluorantheen). De fysisch chemische parameters die maken dat de status slecht is, zijn wederom doorzicht en fosfaat.

Zuidpld. van Delfgauw	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							

Ecologie:

Het fytoplankton scoort goed. De waterplanten scoren ontoereikend, met schommelingen naar matig en slecht. De status in dit waterlichaam is nogal wisselend, met jaren waarin er vrijwel geen planten staan, en jaren waarin er te veel woekerende soorten staan. Macrofauna scoort ontoereikend en matig, vanwege weinig positieve scorende (kenmerkende) en relatief veel bij dominantie negatief scorende soorten. De score voor visstand is verbeterd naar goed. Toegenomen vegetatie in dit waterlichaam, hoewel dat weliswaar woekerende soorten betrof, kunnen hier een reden voor zijn.

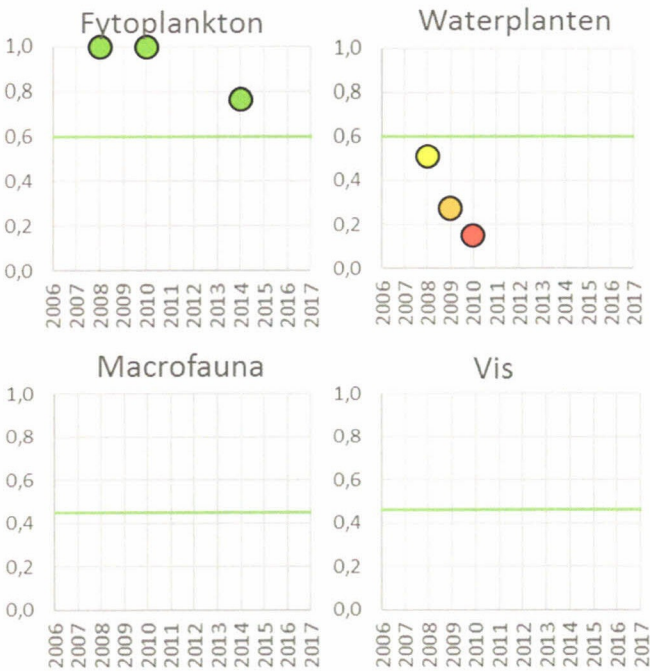


Solleveld

Chemie:
Voor de prioritaire stoffen voldoet het duinwater-lichaam Solleveld voor eerst in de meetjaren niet aan de normen. Dit laatste komt door het metaal kwik. Deze is dit jaar voor het eerst gemonitord in dit waterlichaam. De specifiek verontreinigende stoffen voldoen niet door de metalen. Voor fysisch-chemisch wordt de klasse hier vooral bepaald door de concentratie stikstof.

Ecologie:
Er zijn beperkt biologische gegevens beschikbaar van de duinwaterlichamen. In Solleveld scoorde het fytoplankton in het verleden goed, terwijl de waterplanten nogal fluctueerden op basis van de marginale aanwezigheid van enkele soorten. Hoewel het lijkt of de score achteruit gaat, wordt het verschil in jaren enkel veroorzaakt door de aan- of afwezigheid van 2 soorten kranswieren die in kleine hoeveelheden aanwezig zijn. De aanwezigheid van deze soorten beïnvloedt de score gunstig.

Solleveld	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							

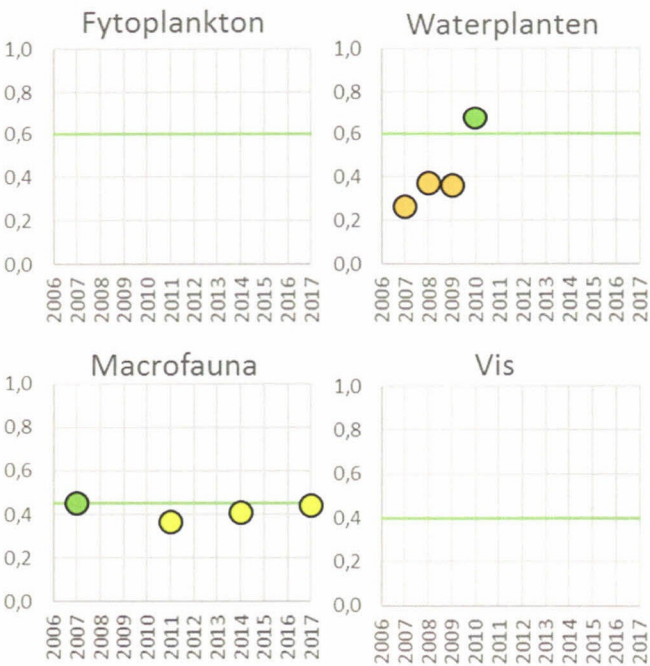


Meijendel

Chemie:
Het duinwaterlichamen Meijendel voldoet voor het eerst in de meetjaren aan de norm voor de prioritaire stoffen. De specifiek verontreinigende stoffen voldoen niet door de metalen. Voor fysisch-chemisch wordt de klasse hier vooral bepaald door de concentratie stikstof.

Ecologie:
Er zijn beperkt biologische gegevens beschikbaar van de duinwaterlichamen. De waterplanten laten een score van ontoereikend en eenmaal goed zien. De goede score wordt vooral veroorzaakt door de aan- of afwezigheid van enkele soorten kranswieren die in kleine hoeveelheden aanwezig zijn. De aanwezigheid van deze soorten beïnvloedt de score gunstig. De macrofauna schommelt rond de grens matig/goed. Vis is weliswaar eenmalig gemeten (2011), en waterplanten ook vaker dan hier weergegeven, maar deze gegevens waren nog niet in bezit ten tijde van het uitvoeren van deze toetsing. De monsternamen van Meijendel wordt deels door Delfland, deels door Rijnland uitgevoerd, en de betreffende gegevens waren niet tijdig opgevraagd.

Meijendel	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
Prioritaire stoffen							
Specifiek verontreinigende stoffen							
Fysisch chemische parameters							



7 Exoten

Introductie van exotische planten- en diersoorten is een sterk toenemend fenomeen. Exoten kunnen schadelijk zijn voor hun nieuwe omgeving door concurrentie met en jacht op inheemse soorten. Sommige exoten woekeren zo sterk dat ze de waterkwaliteit kunnen schaden, evenals andere zaken als de waterhuishouding, waterveiligheid en belangen buiten het waterschap.

Het aantal soorten exoten dat in de afgelopen 25 jaar in het meetnet van Delfland is gevonden, is bijna verviervoudigd. In de laatste meetcyclus (2015-2017) zijn per jaar gemiddeld 39 soorten gevonden, in 1992-1994 waren dit er 10. In die periode is de monstername intensiever geworden en de aangetroffen biodiversiteit enigszins toegenomen, en procentueel gezien is het aantal exotische soorten tegenover het totaal aantal inheemse soorten met een factor 2.3 toegenomen. In 2015-2017 was gemiddeld 6.0% van de soorten exotisch, in 1992-1994 2.7%.

7.1 Doel

In 2015 is door de EU een verordening aangenomen tegen de problematiek van invasieve exoten. Aan de handel zijn beperkingen opgelegd, en lidstaten zijn verplicht tot maatregelen. In 2016 is een lijst van soorten aangenomen die onder de verordening vallen, waaronder ook aquatische soorten zoals grote watervanell en Amerikaanse rivierkreeften. De verantwoordelijkheid voor implementatie wordt door de nieuwe wet natuurbescherming bij de Provincies gelegd (met uitzondering van kreeften en krabben, die blijft bij het Rijk), en de Provincies werken nu aan een plan van aanpak. Wat dit voor de waterschappen precies gaat betekenen is op dit moment nog niet bekend. De UvW hanteert het uitgangspunt dat exoten enkel onder verantwoordelijkheid van waterschappen vallen wanneer de betreffende exoot één van de kerntaken in het gedrang brengt.

Er zijn bij Delfland momenteel geen doelen gesteld specifiek voor exotische waterplanten en -dieren, afgezien van de bestrijding van enkele soorten waterplanten (zie paragraaf 7.4). Wel kan de invloed die exoten uitoefenen andere doelen van Delfland raken. Enkele voorbeelden:

- Amerikaanse kreeften graven gangen in oevers en zijn alleseters. Oevers kunnen verzakken, en populaties planten en dieren die belangrijk zijn voor de KRW kunnen geschaad worden.
- Grote watervanell kan complete watergangen overwoekeren. Dit kan inheemse soorten beconcurreren en de afvoer belemmeren.
- Japanse duizendknoop kan erosie bevorderen door gras op dijken weg te concurreren.

7.2 Toestand

Het Delflands meetnet is geanalyseerd op de aanwezigheid van exotische waterplanten en kleine waterdieren (macrofauna). Planktonische soortgroepen (algen, zoöplankton) zijn niet meegenomen, omdat bij deze soortgroepen nog veel onduidelijkheid is over welke soorten exotisch zijn.

Sinds 1992 wordt door Delfland een substantieel aantal meetpunten bemonsterd op macrofauna en vegetatie, en dit vormt de startdatum.

Figuur 7.1 laat zien hoeveel exoten er in de periode van 1992 t/m 2017 jaarlijks zijn gevonden. In de eerste 3 jaar, '92 t/m '94, zijn gemiddeld 10 soorten gevonden. In de laatste jaren, '15 t/m '17, zijn dat er gemiddeld 39. Dit betekent bijna een verviervoudiging in 12 jaar.

Ter correctie van de toename van de meetinspanning is in figuur 7.2 het percentage van het totaal aantal gevonden exotische soorten gegeven. Hier geldt dat

het percentage exoten van het totaal ongeveer met een factor 2.3 is toegenomen, van 2.7% naar 6.0%.

7.3 Oorzaken

Exoten zijn door de mens vanuit hun natuurlijke verspreidingsgebied verplaatst naar een gebied waar ze niet van nature voorkomen. Bijvoorbeeld soorten die met ballastwater van schepen zijn mee gereisd of die een nieuw riviersysteem bereiken door een gegraven kanaal. Maar er zijn ook soorten die met opzet zijn verplaatst. Er is een levendige handel in dieren en planten voor aquariums en vijvers, die weleens worden vrijgelaten. Voor consumptievangst zijn in het verleden ook soorten uitgezet.

Er is nog veel discussie over wat exoten betekenen voor de ecologie en wat daar van gevonden moet worden. Iedere soort die het overleeft in zijn nieuwe gebied kan worden benoemd als fauna- of floravervalsing. Er is een klein aandeel dat direct zichtbare problemen geeft voor andere (inheemse) soorten door deze in hun voortbestaan te bedreigen. Dit kan door bijvoorbeeld:

- Concurrentie - quaggamossel die zoöplankton eet, waardoor vis die zoöplankton niet meer kan vangen.
- Predatie - Oost-Europese vlokreeften die allerlei waterdiertjes eten (zie figuur 7.3).
- Het meebrengen van ziektes - Amerikaanse rivierkreeft die de kreeftenpest meebrengt en Europese rivierkreeften daarmee verdrijft.

Ook zijn er exoten die problemen voor de mens veroorzaken, bijvoorbeeld door schade aan of overwoekering van infrastructuur of ongewenste vangst bij het vissen.

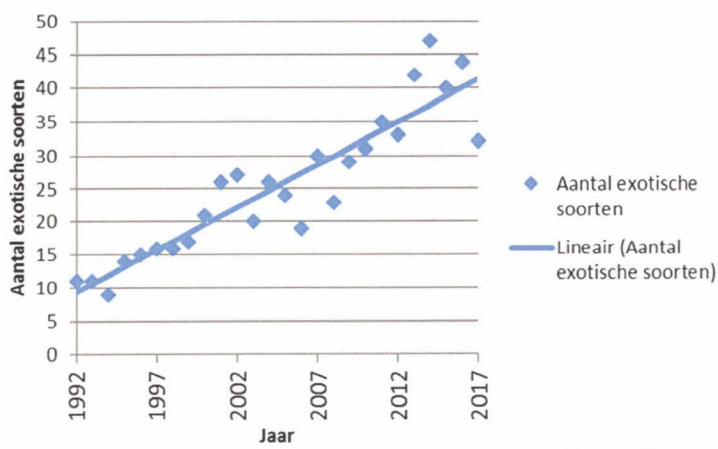
Soorten die zich massaal verspreiden worden 'invasief' genoemd.

7.4 Maatregelen

Op dit moment is het primaire doel van de bestrijding het garanderen van de waterafvoer. Momenteel zijn er drie soorten waterplanten die actief door Delfland worden bestreden: grote watervanell, waterteunisbloem en parelvederkruid. Deze planten overwoekeren watergangen. Daarnaast wordt voorkomen dat de waterkwaliteit ter plaatste door de woekering afneemt.

Er is binnen Delfland nog geen verder beleid voor de aanpak van of omgang met exoten. Momenteel wordt hier een start mee gemaakt. Algemeen wordt aangenomen dat exoten minder kansen hebben in een sterk ecosysteem, en vanuit die optiek hebben maatregelen ten behoeve van de ecologische kwaliteit een gunstige invloed.

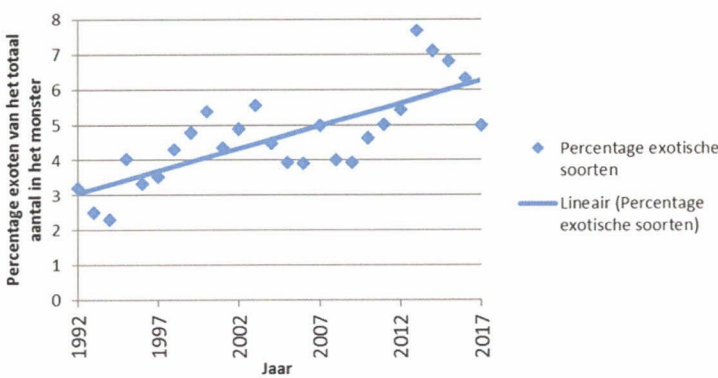
Aantal exotische soorten in Delfland



Figuur 7.1: Aantal exotische soorten in Delfland

Het aantal exotische soorten dat wordt aangetroffen in de monsternamen van Delfland is in de afgelopen 25 jaar ongeveer verviervoudigd, van gemiddeld 10 naar gemiddeld 39.

Percentage exotische soorten



Figuur 7.2: Percentage exotische soorten

Het aantal exotische soorten in verhouding tot het totaal aantal aangetroffen soorten in de monsternamen van Delfland is in de afgelopen 25 jaar met een factor 2.3 toegenomen, van gemiddeld 2.7% naar gemiddeld 6.0%.



Figuur 7.3: Behaarde granaatogvlokreeft

Er is in 2017 één nieuwe exoot aangetroffen in het watersysteem van Delfland: de behaarde granaatogvlokreeft (Echinogammarus trichiatus). Het betreft een vlokreeft uit het Ponto-Kaspische gebied, die via het Main-Donaukanaal naar West-Europa is gekomen. Hij volgt daarmee o.a. een aantal andere Oost-Europese vlokreeften die eerder al zijn aangetroffen, en die vooral te vinden zijn in de diepere en meer verstoorde wateren van de Oostboezem.

8 Kroos

Kroosdekken belemmeren lichtinval en zuurstofuitwisseling tussen water en atmosfeer; daarmee kan een kroosdek een probleem vormen voor de ecologische waterkwaliteit. Ook kan de belevingswaarde van het water in het geding komen. De reguliere aanpak is het verwijderen van kroosdekken wanneer zuurstoftekort, stankoverlast of vissterfte ontstaat, conform het betreffende protocol. Kroos blijkt een lastig probleem om aan te pakken: er is in Nederland weinig ervaring mee en er is weinig fundamenteel onderzoek gedaan naar schade die kroos op de ecologie veroorzaakt. Er moet zodoende veel onderzocht worden voordat duidelijk wordt of actieve kroosaanpak nuttig en kosteneffectief is.

Sinds 2014 is de kroosbedekking in de maandelijkse monsternamen meegenomen, en inmiddels is een dataset van enkele jaren verzameld. Uit deze dataset komt naar voren dat er een piek optreedt, rond augustus, en dat dan ongeveer 10 tot 15% van de meetpunten grotendeels bedekt zijn met kroos.

In de afspraken voor SGBP2 zijn kroosmaatregelen opgenomen: Delfland gaat onderzoek doen naar actief kroosbeheer en het kroosbeleid ecologisch optimaliseren. De afgelopen periode is een probleemstelling t.a.v. het kroosprobleem geformuleerd, en is een strategie voor aanpak ontwikkeld.

8.1 Doel

Op dit moment heeft Delfland geen specifieke doelen gesteld aan kroos. Er zijn geen aanwijzingen dat kroos een belemmering vormt voor de doorstroming (waterkwaliteit). Wel is er een kroosprotocol actief waarmee, op basis van factoren als zuurstofloosheid en stank, eventueel kan worden ingegrepen wanneer kroos problemen veroorzaakt.

8.2 Toestand

Kroos is een verzamelnaam voor drijvende plantjes die zich voortplanten door zich te delen. Omdat kroos enkel kan groeien van in het water opgeloste meststoffen, groeit het vooral snel wanneer gehalten aan stikstof en fosfaat hoog zijn. Doordat kroos aan het oppervlak drijft heeft het weinig concurrentie om licht. Wanneer het een dichte deklaag gaat vormen en het wateroppervlak afsluit, kan er weinig licht in het water vallen en is geen uitwisseling van zuurstof met de atmosfeer mogelijk. De verwachting is dat veel leven onder water dan verdwijnt.

Naast de groei van kroos, is verplaatsing door wind en stroming een belangrijke factor die meespeelt bij het optreden van kroos op een locatie. Een kroosdek kan ook ontstaan doordat het van elders wordt aangevoerd.

Er is landelijk weinig onderzoek gedaan naar kroos in relatie tot het aspect overlast. Er zijn wel theoretische groei modellen en er is veel kennis van soorten. Maar vragen als waar precies ligt kroos, hoe gedraagt en verplaatst het zich en welke schade veroorzaakt een kroosdek aan de ecologie, zijn op dit moment nog niet (voldoende) op basis van data te beantwoorden.

Sinds 2014 is kroosbedekking opgenomen als standaard onderdeel van het pakket metingen dat bij de maandelijkse chemische monsternamen wordt uitgevoerd. Sindsdien is er voor het eerst een set met gegevens aan het ontstaan die objectieve informatie biedt over de toestand van kroos in Delfland. Aan deze set gegevens kan al enige informatie worden onttrokken: een eerste indruk van het verloop van kroosbedekking op deze punten door het jaar heen.

De bedekking met kroos piekt rond augustus, en op dat moment is ongeveer 10 tot 15% van de meetpunten (vrijwel) volledig bedekt met kroos

(figuur 8.1). De gemeten kroosbedekking op een locatie kan sterk fluctueren doordat kroosdekken zich verplaatsen door wind en stroming. Ongeveer 20% van de locaties heeft in die 3 jaar minstens één keer te kampen gehad met een hoge kroosbedekking (75% of hoger).

Uit de vegetatieopnames die worden gedaan kan ook enige algemene informatie worden gehaald.

Delfland kent 10 soorten kroos. Een kroosdek is een mix van verschillende soorten, waarin 1 of enkele soorten massaal voorkomen. 2 soorten zijn zeldzaam en 1 groeit onder water, deze zijn daarom niet relevant binnen de context kroosoverlast. De andere 7 soorten komen veel voor en dragen bij aan kroosdekken. Bultkroos, dwergkroos en groot kroosvaren komen het meest voor en dragen het meest bij aan kroosdekken.

8.3 Bronnen

Kroos is een symptoom van een teveel aan voedingsstoffen. Kroos groeit snel wanneer de gehalten aan meststoffen hoog zijn (zie hoofdstuk 2) en bij temperaturen tussen de 20 en 30 graden. Kroos verplaatst zich vooral via stroming (o.a. door het uitmalen) en wind, maar ook via watervogels kunnen nieuwe wateren gekoloniseerd worden.

Kroosdekken kunnen op twee manieren op een locatie tot uiting komen. Enerzijds kan er groei zijn op de locatie. Kroos maakt in het najaar een soort overwinteringsknoppen die in het voorjaar weer uitgroeien tot kroosplantjes. Dit begint rond april, en de populatie groeit dan gestaag door tot de piek rond augustus. Anderzijds is kroos verplaatsbaar, en een kroosdek kan van elders aangevoerd worden.

8.4 Maatregelen

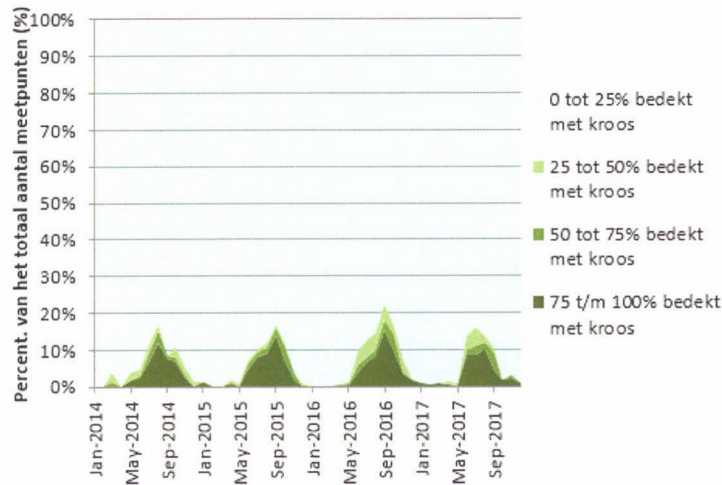
De huidige aanpak van kroos stelt bron aanpak voorop: het reduceren van stikstof en fosfaat ten behoeve van de algehele verbetering van de waterkwaliteit. Er is een protocol om kroos te verwijderen wanneer de overlast voorbij het acceptabele gaat (vrijwel geen zuurstof in het oppervlaktewater, stankoverlast).

In het SGBP2 zijn door Delfland twee kroosmaatregelen opgenomen: Delfland gaat

onderzoek doen naar actief kroosbeheer en kroosbeleid ecologisch optimaliseren. Delfland zet in 2018 in op een onderzoeksplan waarin binnen twee sporen aan het vergaren van kennis wordt gewerkt: een inhoudelijk spoor waar door verschillende onderzoeken ontbrekende kennis wordt aangevuld. Het gaat dan met name over data ter

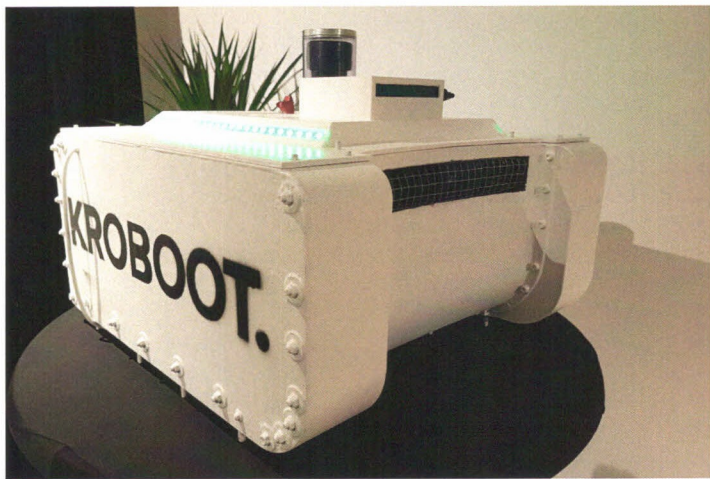
onderbouwing van de theoretische mechanismen over ecologische schade en objectieve data over kroosbedekking, verspreiding en resulterende knelpunten in het gebied van Delfland. Daarnaast wordt gewerkt aan een zichtbaar spoor waar door middel van pilots op KRW-water ervaring wordt opgedaan met enkele vormen van actief kroosbeheer.

Kroosbedekking



Figuur 8.1: Kroosbedekking in de tijd

Sinds 2014 wordt in het chemische meetnet ook de kroosbedekking meegenomen en kan er dus een beeld geschetst worden van de kroosbedekking in Delfland. In de grafiek is te zien dat de piek in kroosbedekking jaarlijks rond augustus en september ligt. Op dat moment is 10% tot 15% van de meetpunten grotendeels bedekt met kroos (75-100% bedekking). In de jaren 2014, '15, '16 en '17 ligt er in de beschikbare gegevens een nadruk op respectievelijk Midden-Delfland, Oostland, Haagland/Westland en wederom Midden-Delfland. Het is daarom op dit moment niet goed mogelijk de drie jaren met elkaar te vergelijken om te zien of er veranderingen zijn, behalve 2014 en 2017 (beide nadruk Midden-Delfland).



Figuur 8.2: Innovaties – de Kroboot

Het structureel aanpakken van kroos is nog grotendeels onverkend terrein binnen het waterbeheer van Nederland. Zodoende is er nog veel ruimte voor innovatieve oplossingen. Eén van de ideeën waar in 2017 energie in is gestoken, is de Kroboot. Deze kleine varende drone is ontworpen door studenten van de TU in opdracht van Delfland. Zijn missie is om kroos autonoom op te sporen via beeldherkenning en het kroos vervolgens preventief te vernietigen. Door een dergelijk apparaat vroegtijdig in te zetten, kan worden voorkomen dat kroos überhaupt de kans krijgt om uit te groeien tot een kroosdek. In het voorjaar van 2018 worden testvaarten met de Kroboot ingepland, en momenteel beraden de betrokken studenten zich over het opzetten van een vervolg op het project.

9 Zwemwater

In 2017 zijn de meetpunten op de zwemwaterlocaties gedurende het zwemwaterseizoen iedere twee weken onderzocht op bacteriële verontreiniging en de aanwezigheid van blauwalgen. Van de 16 zwemlocaties zijn er 4 als uitstekend, 9 als goed, één als aanvaardbaar en twee als slecht beoordeeld.

9.1 Doel

Delfland heeft een verantwoordelijkheid voor zwemwater: een inspanningsverplichting voor blauwalgen en een resultaatverplichting voor bacteriën. Alle zwemwaterlocaties moeten voldoen aan de bacteriële normen die de EU-zwemwaterrichtlijn stelt aan aanvaardbaar zwemwater. Daarbij hoort de verplichting vanuit de Europese zwemwaterrichtlijn om de door de Provincie aangewezen zwemwaterlocaties te monitoren. De zwemwaterlocaties worden onderzocht op de aanwezigheid van bacteriën en blauwalgen. Het WBP 2015-2021 stelt dat de aangewezen zwemlocaties moeten voldoen aan de EU-zwemwaterrichtlijn, waarbij alleen bij uitzondering een negatief advies wordt uitgevaardigd als gevolg van blauwalg en bacteriën.

Delfland heeft 2 prestatie indicatoren (PI's) opgesteld voor zwemwater:

1. Alle zwemwaterlocaties voldoen aan de bacteriële normen die de EU-zwemwaterrichtlijn stelt aan aanvaardbaar zwemwater.
2. Het aantal weken met een negatief zwemadvies op basis van blauwalgen is maximaal 3 weken per locatie per jaar voor de zwemwaterlocaties waar maatregelen zijn genomen.

9.2 Toestand

Op 1 mei 2018 is een apart rapport over zwemwater verschenen: Zwemwater 2017.

In deze rapportage is alle informatie met betrekking tot het zwemseizoen 2017 en de individuele zwemwaterlocaties is terug te vinden. Hieronder volgt een samenvatting.

De toetsing van de genoemde doelstellingen is gebaseerd op gegevens uit de periode van 2014-2017. Uitzonderingen zijn de locaties waar een nieuwe meetreeks is gestart in verband met aanpassingen, te weten de waterspeeltuinen Kortlaan, Tanthof, Avonturenspeelplaats Rijswijk en Plas Wilhelminapark.

De toetsresultaten zwemwaterlocaties 2017 staan vermeld in figuur 9.1. Van de 16 zwemlocaties zijn er 4 als uitstekend, 9 als goed, één als aanvaardbaar en twee als slecht beoordeeld.

De in de Wilhelminaplas genomen maatregelen (aanpassen waterhuishouding, plas droogleggen (reset bodem), aanpakken ganzenoverlast en aanpassing visstand) werpen hun vruchten af. De plas heeft geen last gehad van blauwalg. Aandachtspunt blijft de aanpak van ganzenoverlast om ook de zwemwaterkwaliteit naar de toekomst toe te borgen.

Plas Delftse Hout was voor het eerst in jaren blauwalgvrij. Genomen bronmaatregelen en een toegenomen vegetatie in de plas hebben hier een positieve bijdrage aan geleverd, maar het is de vraag

of dit uitblijven van de blauwalg een duurzame oorzaak heeft. Daarom worden verdere maatregelen overwogen om te zorgen voor een robuust ecosysteem in de plas waardoor blauwalgen minder kans krijgen en er sprake is van een goede zwemwaterkwaliteit.

De Krabbeplas is erg gevoelig voor blauwalg. Om die te bestrijden wordt de solar bee ingezet. Dit apparaat zorgt voor beweging van het water, waar blauwalgen niet van houden. Afgelopen drie jaar hebben we daarnaast ook ter bestrijding van de blauwalg waterstofperoxide aan het water toegevoegd.

Bijzonder op de locatie Krabbeplas Solarbee is dat gedurende het zwemwaterseizoen 2017 de toegepaste dosering van waterstofperoxide voor het eerst geen effect heeft gehad op de blauwalgen. Oorzaak was de grote hoeveelheid groenalgen in het water waardoor waterstofperoxide versneld werd afgebroken.

9.3 Oorzaken

Blauwalgen ontstaan vooral door een teveel aan nutriënten in het water. Bronnen van nutriënten en bacteriën zijn bijvoorbeeld onder de waterbodem (bagger), overlast van ganzen (ontlasting en vraat van natuurvriendelijke oevers), vervuild/nutriëntrijk inlaatwater (o.a. uit de glastuinbouw), te weinig waterplanten (en daardoor onder andere te weinig concurrentie voor blauwalgen), het afspoelen van drainagewater, het gebruik van lokvoer door vissers, hondenpoep en het niet gebruiken van de aanwezige toiletfaciliteiten door bezoekers. Met name waterspeeltuinen zijn gevoelig voor overschrijdingen van bacteriële normen, door de doelgroep (kinderen met luiers) en het kleine volume van het water. Samen met de beheerders van de zwemwaterlocaties werkt Delfland aan het tegengaan/ uitschakelen van deze bronnen van nutriënten en bacteriën.

Bij de bacteriële overschrijdingen is een piek in overschrijdingen op de locatie Dobbepas (Pijnacker-Nootdorp) opvallend. Mogelijke oorzaak hiervoor is dat door rigoureuze maaien van de vegetatie in de plas tijdens het zwemseizoen de bodem van de plas is omgewoeld, waardoor bacteriën uit de bodem vrij konden komen en zwemmersjeuk kon ontstaan.

Overschrijdingen van bacteriën en blauwalg op de locatie Plas Prinsenbos werden veroorzaakt door het openzetten van de stuw na hevige regenval. Afgesproken is dat de stuw volgend jaar gedurende het gehele zwemseizoen van 1 april tot 1 oktober omhoog blijft.

9.4 Maatregelen

Delfland continueert het ingezette beleid en zet alleen in op zwemwateren als ook de beheerder van het desbetreffende water inzet pleegt. Samen met de

beheerder worden de bronnen van het ontstaan van blauwalg aangepakt. Prioriteit wordt gegeven aan locaties met hoge bezoekersaantallen, de aanwezigheid van kwetsbare groepen (kinderen), de aanwezigheid van horeca en beheerders die willen investeren in het verbeteren van de zwemwaterkwaliteit.

In 2017 genomen maatregelen zijn onder andere:

- Afronden maatregelen Plas Prinsenbos door het plaatsen van een stuw om blauwalg bij het zwemgedeelte weg te houden.
- Onderzoek noodzakelijke maatregelen Plas Delftse Hout.
- Toepassing van waterstofperoxide alleen als er geen andere (duurzame) mogelijkheden zijn voor de bestrijding van blauwalgen in het zwemseizoen.

- Extra aandacht voor cecariën/zwemmersjeuk. DNA-analyse van het water kan uitwijzen wat de oorzaak is van de klachten.
- Om de ganzenproblematiek effectief aan te pakken, is medewerking en samenwerken met alle gebiedspartners noodzakelijk. Delfland blijft zich samen met de beheerders van zwemwaterlocaties inzetten voor de aanpak van schade en overlast door ganzen en het sterk verminderen van de ganzenpopulatie conform de afspraken die zijn gemaakt in de regiogroep ganzenbeheer Delfland-Schieland. Binnen deze regiogroep is middels het Faunabeheerplan ganzen Zuid-Holland 2015-2020 de afspraak gemaakt om te komen tot een vermindering van de ganzenpopulatie van in totaal 90%, waarbij een onderverdeling per soort wordt gemaakt.

Locaties / meetpunten	2014	2015	2016	2017
Plas Prinsenbos (Westland)	Goed	Goed	Goed	Aanvaardbaar
Plas <u>Madestein</u> (Den Haag)	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Goed
Oostmadeplas, noordzijde (Den Haag)	Uitstekend	Goed	Goed	Uitstekend
Oostmadeplas, zuidzijde (Den Haag)	Goed	Goed	Goed	Goed
Krabbeplas, <u>zuidbuurt</u> (Vlaardingen)	Goed	Uitstekend	Goed	Goed
Krabbeplas, <u>SolarBee</u> (Vlaardingen)	Goed	Goed	Goed	Goed
Waterspeeltuin <u>Korftlaan</u> (Delft)	Slecht	Slecht	Slecht	Slecht**
Delftse Hout, oostzijde (Delft)	Goed	Goed	Aanvaardbaar	Goed
Delftse Hout, westzijde (Delft)	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend
Waterspeeltuin <u>Tanthof</u> (Delft)	Slecht	Slecht	Onvoldoende data	Slecht**
Dobbeplas (Pijnacker - Nootdorp)	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Goed
Plas Naturistencamping (Delft)	Uitstekend	Uitstekend	Goed	Goed
Surfvijver <u>Wollebrand</u> (Westland)	Goed	Goed	Goed	Goed
Plas Wilhelminapark (Rijswijk)	Slecht	Slecht	Tijdelijk gesloten	Uitstekend ***
Avontuurspeelplaats (Rijswijk)	Slecht	Slecht	Goed*	Goed*
Put te <u>Werve</u> (Rijswijk)	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend

* Op basis van nieuwe meetreeks vanaf 2015
** Op basis van nieuwe meetreeks vanaf 2016
*** Op basis van nieuwe meetreeks vanaf 2017

Figuur 9.1: Toetsresultaten zwemwater (2017: toetsresultaat 2014-2017)

10 Conclusies

Lange termijn doel: KRW 2027

Om de voortgang op het halen van de KRW-doelen in 2027 in de gaten te houden, monitort en bewaakt het Hoogheemraadschap van Delfland de waterkwaliteit. De waterkwaliteitsambities voor Delfland staan weergegeven in het Waterbeheerplan 2016-2021. De Europese Kaderrichtlijn Water legt de fysisch-chemische en ecologische doelen en normen op waaraan Delfland moet voldoen. Het Stroomgebied-beheerplan 2016-2021 vormt het beleids- en maatregelenkader voor de waterlichamen van Delfland.

De monitoring wordt uitgevoerd op de chemische en de ecologische waterkwaliteit. Daarbij heeft Delfland zich voor de periode 2016-2021 als doel gesteld de condities te creëren op basis waarvan in 2027 de KRW-doelen worden gehaald. Om dit doel te bereiken wordt parallel gewerkt aan het terugdringen van concentraties van vervuilende stoffen en de inrichting en beheer van waternatuur in onze wateren. De meetresultaten over de chemische en ecologische toestand over 2017 zijn in deze rapportage opgenomen.

Chemie:

Uit de rapportage blijkt dat de chemische waterkwaliteit in 2017, na een stagnatie in 2016, beter is geworden. In de West- en Oostboezem is een dalende concentratie aan de meststoffen stikstof en fosfaat in het zomerhalfjaar gemeten.

In 2017 is het laagste aantal bestrijdingsmiddelen gemeten sinds er door Delfland de bestrijdingsmiddelen worden gemeten. In 2017 is de norm van 16 bestrijdingsmiddelen overschreden. Dat de inspanningen van de afgelopen jaren effect sorteren, is ook terug te zien in de dalende gemiddelde concentratie aan bestrijdingsmiddelen sinds 2013. Ondanks dit goede nieuws worden bestrijdingsmiddelen en meststoffen nog altijd in te hoge concentraties in het oppervlaktewater aangetroffen. Dit belemmert nog op veel plaatsen de ontwikkeling van een gezond ecosysteem.

De verwachtingen voor 2017 waren gespannen. Want waar eerder de chemische waterkwaliteit jaar op jaar steeds iets schoner werd, bleven de resultaten in 2016 uit. Bovendien stopte Delfland in 2017 met het doorspoelen van het watersysteem in afwachting van resultaten van de aanpak bij de bron. Op die bronaanpak is afgelopen jaar op alle fronten een tandje bijgezet. De cijfers wijzen uit dat dit resultaten oplevert. Toch voldoet de chemische waterkwaliteit op veel plaatsen niet aan de normen en moet er nog veel gebeuren om de waterkwaliteit op orde te krijgen. Ook de komende jaren blijven we samen werken aan verbetering om de waterkwaliteit te verbeteren.

Het verder terug dringen van lozingen op het oppervlaktewater en de meststoffen vanuit de landbouw zijn de komende jaren van grote invloed op de waterkwaliteit. Delfland voert hier zelf maatregelen voor uit zoals de polderaanpak bestrijdingsmiddelen (gebiedsgerichte aanpak en handhaving). Of op de lange termijn de doelen gehaald gaan worden met de

huidige set aan maatregelen is onzeker. Delfland is hiervoor ook afhankelijk van extern beleid, bijvoorbeeld van mestbeleid door het rijk. Het externe beleid is van sterke invloed op de hoeveelheid meststoffen in de Delflandse wateren. Daarom wordt de samenwerking met partners (gemeenten, glastuinbouw en melkveehouderij) om emissies te stoppen gecontinueerd. Deze samenwerking wordt onder andere vormgegeven in het Regionaal uitvoeringsprogramma Westland/Oostland op weg naar een emissieloze kas in 2027. Op basis hiervan is, samen met partners, een concrete aanpak opgesteld, vastgesteld in 2017: het Plan van aanpak Afsprakenkader Emissieloze Kas.

Verder volgt Delfland de Delta Aanpak Waterkwaliteit en zoetwater. Deze aanpak richt zich vooral op het terugdringen van stoffen als meststoffen en bestrijdingsmiddelen maar ook op nieuwe stoffen als geneesmiddelen en (micro)plastics. In deze aanpak heeft Delfland met de melkveehouderij afspraken gemaakt over concrete bovenwettelijke maatregelen voor het terugdringen van uitspoeling van meststoffen.

Ecologie:

Er is al veel gebeurd om de ecologie te verbeteren. Natuurvriendelijke oevers, vispaai-plaatsen en vis-migratievoorzieningen zijn aangelegd. Maar voor een robuust netwerk van waternatuur is meer nodig. Daarnaast gaat verbetering van ecologie vaak niet geleidelijk, maar in sprongen. De ecologische toetsing laat verschuivingen in verschillende voor de ecologie belangrijke aspecten zien, maar voor het geheelplaatje verandert er weinig.

Voor het behalen van de doelen voor de KRW is er een behoorlijke verbetering nodig. Uit de ecologische toetsing komt niet naar voren dat dergelijke veranderingen gaande zijn. Vooral de ruimte die wordt geboden aan waterplanten, en daarmee de structuur die dit geeft aan andere organismen om tussen te leven, staat binnen Delfland onder druk.

De resultaten van de toetsing aan de normen van de KaderRichtlijn Water laten ook zien dat voor een aantal waterlichamen een deel van de doelen worden behaald, maar voor een substantieel deel nog niet. De soortgroep waterplanten scoort het slechtst, met scores in de categorieën "ontoereikend" en "slecht". Delfland geeft met het project de Groene Motor vanaf 2017 tot eind 2021 een impuls aan plannen en projecten voor waternatuur. In 2017 bestond deze impuls vooral uit het aanleggen van natte ecologische zones. Dit betrof relatief kleinere oppervlakten en complexere locaties. Vanaf 2018 wordt het maatregelenpakket verbreed naar een gevarieerd pakket aan maatregelen, waarbij bijvoorbeeld ook wordt ingezet op beheer en onderhoud, ecologisch en gedifferentieerd baggeren en maaien, en maatregelen om de structuur in bestaande watergangen te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan takkenbossen in de oevers, minder steile oevers en variatie in type oevers en waterbodemprofiel. Door deze inzet wil Delfland in 2027 voldoen aan de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW).

Literatuur

Deltares (2013), Bronnenanalyse van stoffen in het oppervlaktewater en grondwater in het stroomgebied Maas

Franken, Peeters en Gardeniers (2002). Herziening van de ecologische beoordelingssystemen voor oppervlaktewater

Hoogheemraadschap van Delfland, Ende, W. van der (2015), memo over loodgebruik in sportvisserij

Hoogheemraadschap van Delfland, Hoefnagel, R. (2015). Meetprogramma 2016

Hoogheemraadschap van Delfland, Dijkstra, A., Raaphorst, E. en Tolman, Y. (2016). Waterkwaliteitsrapportage 2015

Hoogheemraadschap van Delfland (2015). Waterbeheerplan 2016-2021

Hoogheemraadschap van Delfland (2016), Kadernota 2017

Hoogheemraadschap van Delfland (2008), Technische achtergrond rapportage KRW Delfland

Hoogheemraadschap van Delfland, Bakkum, R. (2014), Evaluatie experiment verversen boezem Delfland 2014

Hoogheemraadschap van Delfland, team Watersysteemkwaliteit (2017). Waterkwaliteitsrapportage 2016

Hoogheemraadschap van Delfland, Raaphorst E.P. (2017). Kroos in de oude binnenstad van Delft

RAVON (2015). Samen voor Aal

RAVON (2016). Samen voor Aal

RIVM/RWS (2015), H2O-online José Vos, Els Smit (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu), Dennis Kalf (Rijkswaterstaat), Ronald Gylstra (Waterschap Rivierenland) (14 december 2015) Normen voor het waterkwaliteitsbeheer: wat kun, mag en moet je ermee?

RWS (2002), PAK-inventarisatie Landelijke actie 2002.

STOWA (2006). Handboek Nederlandsche ecologische beoordelingsystemen (EBEO-SYSTEMEN) Deel A. filosofie en beschrijving van de systemen. Rapport 2006-04, ISBN 90.5773.259.9, Utrecht

STOWA (2010). Handboek Hydrobiologie. Rapport 2010-28, ISBN 978.90.5773.490.8, Amersfoort

Witteveen+Bos (2015). KRW-visstandonderzoek 2014

Witteveen+Bos (2016). KRW-visstandonderzoek 2015

<http://www.Aquokit.nl>, Informatiehuis Water (o.a. normen BMKW 2009, KRW-normenlijsten)

<http://www.Bestrijdingsmiddelenatlas.nl>, RHDHV

<http://waterkwaliteitsportaal.nl>, Informatiehuis Water (factsheets en kaart Delfland)

<http://www.helpdeskwater.nl/>, Normen waterbeheer

<https://rvs.rivm.nl/zoeksysteem/>, normen voor oppervlaktewater

<http://emissieregistratie.nl/>, Emissies en bronnen (recentste data uit 2015)



A4V10.05.15

RC2SS #8131X0X#00#0000#



Hoogheemraadschap van
Delfland

From: Info
Sent: Friday, June 08, 2018 10:26:50 AM
To: Info
Cc:
Subject: FW: brief aan het college en de raad betreffende reigers
Attachments: Reigers niet welkom in Westland.docx; DSC04708.JPG

Van: aadvanuffelen [<mailto:aadvanuffelen@gmail.com>]
Verzonden: donderdag 7 juni 2018 19:50
Aan: Griffie
Onderwerp: brief aan het college en de raad betreffende reigers

Geachte Griffie van de gemeente Westland,

Bijgaand een brief van ons, Natuurpunt Westland, over het plan van de gemeente om de reigernesten op het kerkhof aan de Geestweg in Naaldwijk te vernielen.

Wij vragen u beleefd om bijgaande brief per omgaande aan het college en de raad te sturen.

Wij verzoeken hen hun besluit tot vernieling van de nesten op te schorten en eerst met ons in overleg te treden. Bijgaande brief informeert het college en de raad over de reigers.

Bijgesloten ook het krantenartikel van vandaag.

Met vriendelijke groeten,

Natuurpunt Westland

Aad van Uffelen

0651446365

aadvanuffelen@gmail.com



NAALDWIJK

Nesten van reigers van begraafplaats

De gemeente wil nesten van reigers verwijderen van de begraafplaats in Naaldwijk. Dat antwoordt het college op vragen van LPF Westland. Eerder hielp het weghalen van nesten tegen overlast. Nu zijn er weer vijf of zes nesten en wil de gemeente die opnieuw verwijderen. Voorstellen als het kappen van de bomen en geluidsmaatregelen helpen niet.

Brief aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Westland
En de raadsleden;

Reigers niet welkom in Westland

Betreft het AD bericht vandaag 7 juni dat het college voornemens is de reigernesten die zich al vele jaren op het kerkhof aan de Geestweg in Naaldwijk bevinden, te verwijderen.

Wij constateren helaas dat het nieuwe college en deze raad, de zorgplicht voor dieren beter moet invullen. Westland doet er al jaren helaas alles aan om reigers te verjagen. Het hele jaar door worden in Westland vogels verjaagd, bomen waar ze in wonen worden gekapt. Er zijn nog maar 3 kleine kolonies Blauwe reigers in Westland, enkele tientallen vogels.

De meesten broeden in een den, sommigen in loofbomen, soms in een Thuja, 4 in een gekandelaberde wilg in de Lier en 1 paar heeft eerder in een beuk gebroed. Deze kolonies zijn in 2017 en 2018 weer in omvang afgenomen.

Dennen hebben de voorkeur want het zijn ideale nestbomen qua structuur. Maar bij gebrek aan goede dennen, gaan ze naar minder geschikte loofbomen.

Omzagen van de dennen op het kerkhof in Naaldwijk verplaatst het vermeende probleem. De nesten vernielen helpt niet ze zullen opnieuw nesten bouwen. Eerder heeft de gemeente op het kerkhof nesten verwijderd. Maar het jaar er op maken de reigers weer nieuwe nesten. Nu zijn de nesten buiten de broedperiode dan niet meer zo strikt beschermd, maar zodra ze met de nieuwbouw beginnen is het nest in aanbouw volledig beschermd. De gemeente kan zich dan niet beroepen dat het oude nesten zijn want die waren al weg. Nesten verwijderen is daarom volkomen zinloos en betekent allen maar reigertje pesten en hen veel werk geven waardoor ook het broedseizoen langer duurt en de overlast van poep ook langer duurt.

Ze zullen zelfs bij kappen van de dennen vrijwel zeker op het kerkhof blijven broeden, maar dan in loofbomen. Ze kunnen niet anders want in heel Westland staan vrijwel geen geschikte bomen meer voor deze fraaie vogels. Ook zij hebben een natuurlijk recht hier te wonen. Blauwe reigers hebben vaste jaaggebieden, dus nestelen ze zo dichtbij mogelijk, dat bespaart hen energie en ze kunnen zo hun jongen beter van voedsel voorzien. Elke ouder doet het beste voor zijn kindjes!

De reigerkolonies staan zwaar onder druk. Er zijn zoals gezegd te weinig geschikte bomen voor hen om te broeden en in te wonen.

Wij adviseren de gemeente tot snelle aanleg van extra groengebieden met boomgroepen van dennenbomen en andere geschikte bomen voor boomtopbroeders (dicht bij hun leefgebieden) alleen dat kan op termijn het probleem helpen oplossen. Toekomstgericht denken en plannen voorkomt problemen en helpt de vogels, zo eenvoudig is het.

De reigerkolonie op het kerkhof in Naaldwijk woont daar al jaren en elk jaar komen politici met het idee dat de kolonie voorgoed moet worden geruimd...

Intussen laten diezelfde politici bijna alle hoge bomen in Westland kappen, juist de bomen waar boomtopbroeders zoals reigers, kraaien, eksters, raven en ook sommige roofvogels in broeden. Het is hun leefomgeving, hun huis en wij hebben daar zorgplicht voor.

De bomen van het Schefferkampbos in de Lier zijn in 2017 ook op last van uw raad gekapt, de reigerkolonie daar moest maar verhuizen naar het Kraaiennest, de raad baseerde zich op een rapport dat geen goed advies gaf en niet deskundig adviseerde. En nu gaan ze 236 hoge bomen in het Kraaiennest kappen en wordt vrijwel zeker ook al het bosperceel daar gekapt omdat er een manege en allerlei bedrijfsactiviteiten moet komen.

Overigens zijn die reigers van het Schefferkampbos niet verhuisd naar het Kraaiennest, maar nestelen ze nu noodgedwongen in gesnoeide wilgen bij mensen achter in hun tuin, een ramp voor de vogels en niet heel fijn voor de bewoners... Enkele reigers zijn nog zoek. De nesten van grondbroeders en jonge hazen zijn door honden daar op het open land van het Schefferkamp op advies van de gemeente aangepakt... Nadat de honden hun werk hadden gedaan heeft een zogenaamde deskundige geconstateerd dat er geen nesten meer zaten...!

Ook op veel andere plaatsen in Westland zijn of worden de geschikte bomen voor deze vogelsoorten gekapt. Zo moet ook het Haagwegbos bij Monster er aan geloven, daar kunnen nog wel een paar dure villa's staan, zo is het plan. Daar zitten veel dieren en vogels en ook roofvogels.

We zijn in Westland helaas heel goed in vernielen van onze moeder natuur. De kerkhoven zijn de laatste asielplekken voor vele vogelsoorten geworden. En ja, vogels poepen. Niet alleen reigers, want op het kerkhof zitten ook vaak honderden kauwtjes en parkieten, poepen die met zijn allen dan regent het ook poep, datzelfde is het geval bij een groep meeuwen en duiven die daar ook soms huizen.

U zult het met ons eens zijn dat je niet alles maar kan verjagen en kappen, tot alles dood is. De biodiversiteit is al met ca. 85 % achteruit gegaan en de insecten sterven massaal uit.

In Westland is kanteling van beleid gericht op een leefbare toekomst hoog nodig. Alle geschikte bosrijke plekken voor deze vogels zijn al gekapt, alleen het Staelduinsebos is straks nog over.

Het valt te vrezen dat de vogels (de flora en fauna), het nog moeilijker krijgen in Westland. Als je bomen gaat zagen dan moet je dus alle bomen omzagen, totale kaalslag, waarschijnlijk gaan de reigers dan gebruik maken van de straatbomen en dus op de auto's poepen!

Wij, van Natuurpunt Westland willen graag dat de gemeente haar beleid herziet en samen met ons en andere deskundige partijen, natuur- en milieuorganisaties (onze partners) per omgaande overleggen over een goed pad naar een toekomstbestendig beleid waarin de natuur een belangrijke plek in neemt.

Intussen is het aan te bevelen de graven die worden bevuild af te dekken of met een beschermende stof te behandelen zodat schoon spuiten gemakkelijk is.

Wij hopen op een spoedige uitnodiging van u.

7 juni 2018 Natuurpunt Westland; Aad van Uffelen