

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?	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Belangrijk om aan te geven is dat ook bij een verbeterde procedure er situaties zullen blijven bestaan waarin lokale wensen, bijvoorbeeld om</p>	Nee

		<p>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.</p> <p>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.</p>	
	<p>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?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	Nee
	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	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 opengesteld. 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 Kralingsse 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

	<p>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.</p>	<p>nemen MRDH en RET voor dit moment kennis van uw reactie.</p>	
	<p>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.</p>	<p>Het ligt niet in de verwachting dat een toekomstige buurtbus in Capelle Schollevaar op zaterdagochtend vanaf 7.00 uur zal rijden.</p> <p>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:</p> <p>6.59 en 7.29 vertrek Alexander (hele rit) 6.41, 7.13 en 7.43 vertrek Schollevaar (hele rit)</p> <p>Dan gaat het dus om 5 ritten en 20 reizigers; gemiddeld 4 reizigers gemiddeld per rit.</p> <p>Om reizigers op vroege zaterdagochtend toch een reis mogelijkheid 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).</p>	<p>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.</p>

	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 Keijzers hof. 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 Connexion 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 Connexion 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
			<p>Een kleine verduidelijkende correctie:</p> <p>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.</p>
			<p>Ter verduidelijking van het voorstel 4.3 op pagina 12 van het vervoerplan van RET:</p> <p>-metrolijn E krijgt een extra rit vertrek ca 6.05 uur vanaf Leidschenveen richting Rotterdam.</p>
	<p>Verzoekt MRDH metvoorstellen te komen om de betrokkenheid van burgers te verbeteren.</p>	<p>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.</p>	<p>Nee</p>
	<p>Verzoekt dat Haagse raadsleden inzicht krijgen in de financiële en vervoerkundige afwegingen die ten grondslag liggen aan wijzigingsvoorstellen.</p>	<p>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.</p>	<p>Nee</p>

		<p>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 waar vanwege 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.</p> <p>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.</p>	
	<p>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.</p>	<p>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 keurvoorziening bij metrostation Pijnacker-Zuid gereed zal zijn. Met de keuze van de bestuurscommissie Va voor een keurvoorziening bij metrostation Pijnacker-Zuid is keren bij station Leidschenvveen niet meer in beeld.</p>	Nee
	<p>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.</p>	<p>MRDH en RET nemen kennis van de door u uitgesproken waardering.</p>	Nee
	<p>Verzoekt tot overleg over bereikbaarheid Vroondaal</p>	<p>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).</p>	Nee

	Ondersteunt voorgestelde wijzigingen in het nachtnet van HTM. Vraagt om overleg om het nachtnet ook op donderdag op vrijdagnacht 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>HTM gaat spitsbus 27 na een half jaar evalueren. Voor HTM is deze lijn een succes als het reizigersaantal 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.</p>	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 haltes tussen De Savornin Lohmanplein en Kijkduin. De voorgestelde te vervallen haltes horen bij de 15% minst gebruikte haltes 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

		<p>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.</p> <p>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.</p>	werkdagen naar Kijkduin tijdens de zomerperiode.
	<p>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.</p>	<p>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:</p> <p>“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”</p> <p>MRDH snapt 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.</p>	Nee
	<p>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.</p>	MRDH en HTM nemen kennis van uw reactie.	Nee
	<p>Het strekken van de route van Buslijn 21 in het Statenkwartier is al onderwerp van de planvorming voor de herinrichting van de Frederik Hendriklaan.</p>	MRDH en HTM hebben hier kennis van genomen.	Nee
	<p>Verzoekt aan te geven welke consequenties de gewijzigde verknoping heeft voor de verbinding Mariahoeve - Centrum.</p>	<p>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.</p> <p>Spitsbus 27 is een pilooten rijdt via een deel van de route van bus 25</p>	<p>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).</p>

		<p>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.</p> <p>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.</p>	
	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	Nee
	<p>Vraagt HTM rekening te houden met mogelijk lagere rijsnelheden van trams en bussen door herinrichting van wegen.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>MRDH voegt hieraan toe dat nog lagere rijsnelheden dat nu al op veel</p>	Nee

		<p>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.</p> <p>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".</p> <p>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></p>	
--	--	---	--

		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
	<p>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.</p>	<p>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.</p>	Nee
	<p>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.</p>	MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.	Nee
	<p>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</p>	<p>Het nieuwe station zal in 2019, net als in de huidige dienstregeling geldt voor de gemeente Zoetermeer, met 1 overstap in de avonden en op zondag gewoon vanuit Bleiswijk gewoon bereikbaar zijn. Toen er in de avonden 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.</p>	Nee

	<p>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.</p>	<p>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.</p>	
	<p>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</p>	<p>Omdat de gemeente in overleg is met de RET wordt deze reactie voor kennisgeving aangenomen.</p>	<p>Nee</p>

	<p>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.</p>		
	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Nee</p>

	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 lichte 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 elektrificering 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

	<p>Wil graag in gesprek over het doortrekken van het tracé van de voormalige tramlijn 10 door Voorburg-West naar de Haagse Binckhorst gaat.</p>	<p>Dit wordt onderzocht in de preverkenning MIRT. Het zou logisch zijn om deze wens in dat gremium te bespreken waar HTM ook aangesloten is.</p>	
<p>Gemeente Midden-Delfland</p>	<p>RET stelt in haar vervoerplan op en rond Midden-Delfland de volgende wijzigingen voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lijn 40 (Rotterdam Centraal-Overschie-Delft) <ul style="list-style-type: none"> ○ Rijdt in de avondspits 4x per uur in plaats van 3x per uur; <p><u>Zienswijze Gemeente Midden-Delfland</u></p> <p>Wij stemmen in met de voorgestelde wijziging en zijn verheugd met de verbeterde dienstverlening voor inwoners van De Zweth.</p>	<p>MRDH en RET nemen kennis van uw instemming.</p>	<p>Nee</p>
	<p>Verzoek tot wijziging route lijn 32 via halte Hooipolderweg.</p>	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Nee</p>

		<p>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 voortvloeijsel van het vervoerplan 2018).</p> <p>Om bovenstaande redenen neemt Connexxion het voorstel voor routewijziging lijn 32 niet over.</p>	
	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	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Het plan van RET zou concreet zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Plan wordt aangehouden in verband met een nog te houden overleg met bewoners en de evaluatie van het vernieuwde startprotocol van RET.</p>

	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 keerverzorging 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

	<p>Nachtbus N5 vanaf Den Haag via Nootdorp naar zowel Pijnacker als Delfgauw wordt doorgetrokken.</p> <p>Graag zien wij ook dat de BOB-bus vanaf Rotterdam zowel Pijnacker, Nootdorp als Delfgauw aandoet zodat er een concessiegrensoverschrijdend nachtnet ontstaat.</p>		
	<p>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 verbetering van lijn 174. Dit strookt niet met de conclusie uit de Netwerkstudie RandstadRail.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Nee
	<p>Verzoekt Connexion om wijzigingen in dienstregeling a.g.v. Sint Sebastiaansbrug in Delft ook goed te communiceren naar de inwoners van de gemeente Pijnacker – Nootdorp.</p>	<p>De wijzigingen zullen naar alle reizigers en inwoners gecommuniceerd worden. Ook de inwoners /reizigers van de gemeente Pijnacker-Nootdorp worden hierbij meegenomen.</p>	Nee
	<p>Verzoek tot hogere frequentie van lijn 66 tijdens werkzaamheden Sint Sebastiaansbrug.</p>	<p>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.</p>	Nee
	<p>Verzoek tot overleg over mogelijkheden tot verlenging route lijn 60 naar station Nootdorp of</p>	<p>Overleg is mogelijk. Of dit noodzakelijk is, is afhankelijk van de resultaten van de thans lopende aanbesteding busconcessie</p>	Nee

	Ypenburg	Haaglanden Streek. Deze concessie gaat per augustus 2019 in. Eventueel overleg zal dan plaatsvinden 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-structuur.	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 hetaantal 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.	<p>Het aantal instappers op lijn 143 in Dordrecht is als volgt:</p> <p>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</p> <p>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.</p>	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.	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	Ja: diverse wijzigingen: Zie wijzigingen op vervoerplan lijn 22 en 23 verderop.

		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
	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 haltes horen bij de 15% minst gebruikte haltes 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 haltes 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 haltes liggen. Negentig procent van de reizigers die in de bus zit reist voorbij deze twee haltes. 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 haltes langs deze route hoofdzakelijk nut voor inwoners tussen de Generaal Spoorlaan en Sir Winston Churchilllaan. Door de route te verleggen worden deze haltes 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 border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>Ochtend</th> <th>Overdag</th> <th>Avond</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Winter m.u.v. Kerstvakantie</td> <td>Ma-vr</td> <td>3x</td> <td>3x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Za</td> <td>2x</td> <td>3x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Zo</td> <td>2x</td> <td>2x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Kerstvakantie</td> <td>Ma-vr</td> <td>2x</td> <td>2x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Za</td> <td>2x</td> <td>2x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Zo</td> <td>2x</td> <td>2x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Strandseizoen m.u.v. Zomervakantie</td> <td>Ma-vr</td> <td>3x</td> <td>3x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Za</td> <td>2x</td> <td>3x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Zo</td> <td>2x</td> <td>4x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Zomervakantie</td> <td>Ma-vr</td> <td>2x</td> <td>4x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>Za</td> <td>2x</td> <td>4x</td> <td>2x</td> </tr> <tr> <td>zo</td> <td>2x</td> <td>4x</td> <td>2x</td> </tr> </tbody> </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																																																									

	<p>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.</p>	<p>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.</p>	Nee																
	<p>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 voor wie lange loopafstanden naar bushaltes bezwaarlijk zijn, deze niet door te voeren, dan wel voor één van de volgende alternatieven te kiezen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tijdens de stilste uren (en op andere momenten waarop dit mogelijk is) gebruik maken van minibusjes. - 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. 	<p>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.</p> <table border="1" data-bbox="981 459 1720 576"> <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> <p>*Een rit is Blaak – Noordereiland of Noordereiland – Blaak</p> <p>Een aanzienlijk deel van deze reizigers kan en zal naar de op het Noordereiland aanwezige bushaltes van lijn 32 gaan.</p> <p>Voor de gesuggereerde alternatieven geldt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inzet van een minibus 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. <p>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.</p>		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																
	<p>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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wel kan vraagafhankelijk vervoer, zoals door de gemeente gesuggereerd t.a.v. het Noordereiland, ook hier mogelijk in een</p>	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 of ter 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 moet tevens 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 M, 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 M-tafel, nader geïnformeerd worden.	Nee
	Een ander gevolg van het vervoerplan voor 2018 is dat lijn 126 door Maassluis, Vlaardingen en Schiedam in de avonduren 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

	<p>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.</p>		
	<p>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.</p>	<p>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.</p>	
	<p>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.</p>	<p>Het verzoek om in de avonden tramlijn 24 in een lus via de Harreweg te laten rijden is al vaker gedaan.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Nee</p>

		<p>ook geen pilot.</p> <p>De voertuigen op lijn 121 hebben geen lage vloer, maar zijn wel toegankelijk voor reizigers met een rolstoel.</p>	
	<p>Prettig is dat door deze aanpassingen de laatste bus naar Schiedam Zuid een halfuur later gaat, om circa 0:30 uur.</p>	<p>MRDH en RET nemen uw reactie voor kennisgeving aan.</p>	<p>Nee</p>
	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>De MRDH, waar de gemeente Schiedam deel uit van maakt, eist van de vervoerder dat zij kosteneffectief en kostenefficiënt werkt en 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.</p>	<p>Nee</p>
<p>Gemeente Vlaardingen</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Nee</p>
	<p>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,</p>	<p>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).</p>	<p>Nee</p>

	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, netals 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 scheelteen 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 Galgeweg 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 Wateringen 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 Wateringen 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 Wateringen 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 vroeger te 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.	<p>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:</p> <p>6.59 en 7.29 vertrek Alexander (hele rit) 6.41, 7.13 en 7.43 vertrek Schollebaar (hele rit)</p> <p>Dan gaat het dus om 5 ritten en 20 reizigers; gemiddeld 4 reizigers per rit.</p> <p>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).</p>	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.	<p>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.</p> <p>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.</p>	Nee
	Voorstel voor routewijziging lijn 37 van Connexion 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). Connexion 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: <ul style="list-style-type: none"> - Extra halte op Prinses Beatrixlaan - Hogere frequentie spits - Latere bediening avonduren 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 dienstregelingen 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. - <p>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.</p> <p>Met de winnaar van de aanbesteding kan in de komende jaren altijd in overleg worden gegaan.</p>	Nee
	Wil dat halte Hovenpassage aangedaan wordt bij omleidingsroutes Sint Sebastiaansbrug	<p>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.</p> <p>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.</p>	Nee
	Constaateert dat MRDH de nullijn niet hanteert 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 verslechtingen 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-systeemknoppentrajec, 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 dienstregelingskilometers 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 t/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 vertrekmogelijkheden 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