METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Nota van beantwoording

Zienswijzen Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025

Versie algemeen bestuur 1 juli 2016

1. Inleiding

De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 is op 3 februari 2016 door de bestuurscommissie Vervoersautoriteit (UAB) vastgesteld ten behoeve van de zienswijzeprocedure. Voor u ligt de Nota van Beantwoording. De zienswijzeprocedure liep tot 8 april 2015. Zienswijzen die daarna zijn binnengekomen i.v.m. de termijnen van besluitvorming bij een aantal gemeenten zijn wel meegenomen in de Nota van Beantwoording.

In deze Nota van Beantwoording wordt eerst stil gestaan bij en aantal lopende processen die op de UAB of de uitvoering daarvan van invloed zijn. Vervolgens wordt een aantal onderwerpen behandeld die in meerdere zienswijzen aan de orde zijn gesteld. Tot slot is een tabel toegevoegd, waarin alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie en eventuele aanpassingsvoorstellen zijn opgenomen.

Bijgevoegd zijn de aangepaste UAB alsmede een versie waarin de wijzigingen zijn gemerkt.

2. Relevante lopende processen

Er is een aantal parallel lopende processen die voor de Uitvoeringssagenda Bereikbaarheid van belang is, deels voor het document zelf, maar vooral voor de verdere uitwerking en uitvoering.

Toekomstbeeld OV
In het kader van de landelijke toekomstvisie op het spoornet in 2040 is het ministerie van I&M samen met de landsdelen, vervoerders en ProRail bezig met de uitwerking van de systematiek op verschillende schaalniveau's (internationaal, nationaal, regionaal). Voor het regionale schaalniveau is de Zuidelijke Randstad tot pilot gekozen voor de ontwikkeling van de landelijk te hanteren werkmethodiek, waarbij is vanuit de ruimtelijke economie is gekeken naar het samenhangend OV-net (dus niet alleen spoor). Analoog aan de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is daarbij een koppeling gelegd met de bereikbaarheid van belangrijke locaties in het gebied. De pilot is bijna afgerond en de hoofdlijn is gepresenteerd tijdens een bestuurlijke bijeenkomst Stedenbaan op 14 maart jongstleden. Hierover zal afzonderlijk aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit worden gerapporteerd. Op basis van de resultaten van de pilot Zuidelijke Randstad zijn de andere landsdelen inmiddels aan de slag. Gecombineerd met de uitwerking door NS en ProRail van het nationale en internationale schaalniveau leidt dit eind dit jaar tot het nationaal Toekomstbeeld OV, in het voorjaar van 2017 te agenderen op de landelijke OV- en spoortafel.

Het inhoudelijke resultaat van de pilot Zuidelijke Randstad bestaat uit 10 principes voor de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio. De kern van deze principes:

- Laat het openbaar vervoer doen waar het goed in is: collectief "mass transit" vervoer voor de dikke stromen van/naar/in stedelijk gebied. RandstadRail is in dit systeem de backbone én inspiratiebron, leidend tot de ambitie een volgende stap te zetten in het koppelen van light en heavy rail.
- Ontwikkel voor de gebieden en tijdstippen waar onvoldoende vraag is naar collectief "mass transit" vervoer aantrekkelijke en betaalbare vraaggerichte alternatieven, cq zorg dat de markt deze ontwikkelt. Dit is een innovatieopgave waarin ook de ontschotting ten opzichte van het doelgroepenvervoer en andere kleinschalige stromen aan de orde is.
- Verbindt OV met ruimtelijke ontwikkeling: alleen nieuw OV als dit gekoppeld is aan passende ruimtelijke ontwikkelingen en alleen ruimtelijke ontwikkelingen als er passend OV is cq komt (Stedenbaanprincipe).
- Goed functionerende knooppunten met goede ketenvoorzieningen zijn no regret maatregelen.
- Meer samenhangende sturing op het OV inclusief de NS Sprinters is wenselijk.

Ten behoeve van de implementatie van deze principes wordt voor het Bestuurlijk Platform Stedenbaan in september een actieplan opgesteld dat laat zien hoe de principes worden benut bij lopende processen, en welke aanvullende acties worden opgepakt.

Er is daarom aanleiding –zoals al in de UAB aangekondigd- om dit voor de metropoolregio verder uit te werken en daartoe een toekomstvisie voor het hoogwaardig openbaar vervoersnet op te stellen in

relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de zich ontwikkelende vervoermarkt. Deze toekomstvisie zal behulpzaam zijn bij het beoordelen van potentiële verkenningen naar HOV-verbindingen. Deze netwerkvisie zal dan ook het kader gaan vormen voor de diverse vragen die gemeenten hebben gesteld over beoogde HOV-verbindingen, zoals in het Westland, lijn 37 Leyenburg-Delft, Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden en in het middengebied rond RandstadRail. Vooruitlopend op deze toekomstvisie worden in delen van de regio al deelstudies gestart.

In de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid zal in paragraaf 7.1 de samenvatting van de pilot Toekomstbeeld OV worden opgenomen en in hoofdstuk 9 bij de beleidsuitwerkingsopgaven de genoemde toekomstvisie HOV-netwerk. Dit HOV-netwerk vormt tevens de contramal voor vraaggestuurd OV in relatie met doelgroepenvervoer, één van de grote opgaven uit de UAB.

Investeringsprogramma MRDH
Parallel aan de opstelling van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid wordt gewerkt aan de opstelling van een Investeringsprogramma voor de MRDH opgesteld, gericht op de centrale thema's:
- Verbetering van de (internationale) bereikbaarheid van de metropoolregio
- Economische vernieuwing
- Transitie naar toonaangevende duurzaamheid
- Attractiviteit van de regio

Veel maatregelen uit de UAB zijn inmiddels in het Investeringsprogramma MRDH opgenomen. Dit investeringsprogramma is uiteraard een momentopname. De verdere uitwerking van UAB naar projecten en maatregelen zal in de toekomst leiden tot aanpassing van het Investeringsprogramma MRDH.

Roadmap New Economy
Er wordt inmiddels hard gewerkt aan de Roadmap New Economy. Centraal vraagstuk is hoe de metropoolregio kan anticiperen op de ontwikkeling naar een nieuwe economie, met belangrijke veranderingen op het terrein van duurzame energie, het omgaan met grondstoffen, de opkomst van "the internet of things". Het resultaat moet bestaan uit meer kansen voor het bedrijfsleven en werkgelegenheid. De Roadmap zal bestaan uit een toekomstbeeld en een uitvoeringsprogramma voor de korte termijn. Voor verkeer en vervoer zijn in het verlengde van bestaande agenda's van partners, in de regio aanwezige kennis en potentiele kansen voor het bedrijfsleven als thema's opgenomen:
- Automatisering van voertuigen en coöperatief transport, onder andere automatisering van de last mile van het OV en de metro, automatisering in de haven (platooning, overslag), real life testing ground voor automotive industrie.
- Energietransitie, onder andere zonne-energie voor het OV, koppeling OV-assets aan smart grid elektriciteit, waterstof als brandstof in het OV.
- Het Internet of Things voor mobiliteit en transport voor een efficiëntere organisatie van verkeersstromen en logistieke processen.

Deze thema's passen prima in het beleid van de UAB. Waterstof als brandstof is een nieuw thema, ingegeven door de behoefte om energieopslag voor windenergie te realiseren in combinatie met de in het havengebied al ruimschoots aanwezige waterstofproductie. De besluitvorming over de Roadmap New Economy is voorzien in oktober 2016. Alsdan zal worden bezien of aanpassing van de UAB, cq het uitvoeringsprogramma gewenst is.

MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag.
De kwartiermaakfase van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag is afgerond en de analysefase is gestart. Aanleiding is de voorspelde knelunten in 2030 op de rijkswegen tussen Rotterdam en Den Haag en in het openbaar vervoer in beide steden. De ambitie van het onderzoek is vergelijkbaar met dat van de UAB wat betreft economische structuurversterking, kansen voor mensen en verbetering van leefkwaliteit. Na de analysefase zullen begin 2017 de oplossingrichtingen voor de bereikbaarheidsopgaven worden benoemd. Parallel hieraan vindt de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse plaats. Beide processen leiden in het voorjaar van 2017 tot conclusies over de omvang van knelpunten en de te kiezen oplossingsrichtingen. In het BO MIRT van najaar 2017 zullen

afspraken gemaakt worden over vervolgacties. Dit zal zeker van invloed zijn op het uitvoeringsprogramma van de UAB en op het Investeringsprogramma van de MRDH. Voor besluitvorming over grote rijksinvesteringen in infrastructuur vormen de beide genoemde trajecten de basis. Dat geldt bijvoorbeeld voor besluitvorming over de A4-Zuid of Herontwerp Brienenoord-Algeracorridor, die door een aantal partijen in hun zienswijze zijn genoemd.

World Expo
Het kabinet heeft besloten om de plannen voor de World Expo in Rotterdam niet te steunen. Daarmee verandert de urgentie en het perspectief van de daaraan gelieerde infrastructuurinvesteringen. Hetgeen overigens niet wil zeggen dat die investeringen zondermeer komen te vervallen.

3. Hoofdlijn reacties

De UAB is om een reactie gestuurd naar de partijen die zijn uitgenodigd in de consultatieronde in november 2015. In bijlage 1 is opgenomen welke partijen een reactie hebben ingediend.

Er is brede waardering voor de UAB, waarmee geconcludeerd kan worden dat er in de metropoolregio brede overeenstemming is over de doelen en ambities op het terrein van verkeer en vervoer. Vrijwel alle partijen spreken waardering uit voor het proces van totstandkoming van de UAB. Dat betreft de combinatie van snelheid en de manier waarop partijen betrokken zijn. Een aantal gemeenen noemt het proces een voorbeeld van de “van, voor, door” de gemeenten. Er is met name waardering voor de actieve betrokkenheid van ambtenaren, bestuurders en raadsleden al vanaf het begin van het proces.

Veelvuldig wordt de zorg uitgesproken over de financierbaarheid van de ambities uit de UAB en de vraag gesteld op welke manier de prioritering zal plaats vinden. De zorg wordt door de MRDH uiteraard herkend. Bij infrastructuurinvesteringen zijn de mogelijkheden van private financiering beperkt en zijn de overheden in de meeste gevallen aan zet. De MRDH heeft de kwestie van de teruglopende omvang van de BDU al bij het ministerie van I&M neergelegd, helaas nog zonder resultaat. Via het investeringsprogramma MRDH wordt de noodzaak om fors te investeren in economische structuurversterking eveneens bij het rijk geagendeerd. In de UAB is als topeis geformuleerd om 10% afname van de uitgaven aan exploitatie en onderhoud van het openbaar vervoer te bewerkstelligen, waarmee investeringsruimte voor de toekomst wordt gecreëerd. Ook voor de gemeenten geldt dat zij in hun begroting middelen zullen moeten reserveren. Het is in elk geval noodzakelijk om meer inzicht te krijgen in de kosten die met de uitvoering van de UAB gemoeid zijn. Daarvoor is het wenselijk om verkenningen te starten naar die opgaven die voor de doelen van de UAB het meest relevant zijn. Om dat te bepalen is gestart met een eerste kwalitatieve prioriteitstelling, die na de zomer moet leiden tot een voorstel aan de bestuurscommissie Vervoersautoriteit.

In de reactie van het ministerie van I&M wordt nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de samenhang van het verkeers- en vervoersbeleid en de ruimtelijke ordening en verstedelijking. Voor de MRDH is die samenhang vanzelfsprekend. Die vindt onder andere zijn weerslag in Stedenbaan en de gezamenlijke verstedelijkingstrategie met de provincie Zuid-Holland. Ook in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag wordt die koppeling gelegd. De MRDH heeft op het terrein van Ruimtelijke Ordening en Wonen echter geen bevoegdheden. De MRDH beschouwt de reactie van het ministerie I&M dan ook als een steun in de rug om over de onderlinge samenwerking en rolverdeling op het raakvlak van mobiliteit en ruimte/wonen goede afspraken te maken met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten. De MRDH erkent dat vanuit haar positie een kansrijke rol ligt om partijen bij elkaar te brengen.

4. Advies Adviescommissie Vervoersautoriteit

Tijdens de vergadering van de adviescommissie Vervoersautoriteit van 13 april 2016 is een positief advies uitgebracht en is een aantal aandachtspunten meegegeven. Door de adviescommissie is gevraagd om een toekomstvisie op lightrail, dat mede aanleiding vormt voor de in paragraaf 2 genoemde toekomstvisie op het HOV-netwerk. Voor het advies aan het algemeen bestuur en de conceptreactie daarop wordt verwezen naar de afzonderlijke bijlagen.

5. Vervolg

De ambities uit de UAB worden nu verder uitgewerkt. Dat geldt bijvoorbeeld de vertaling van de topeisen naar maatregelen, de invulling van het OV-beleid in de Kadernota OV, het definiëren van de metropolitane fietspaden, de visie op goederenvervoer, de uitwerking van duurzame mobiliteit, enzovoorts. Die beleidsuitwerking is nodig om het nieuwe beleid te verankeren en te vertalen naar programma's en projecten. Dat betekent dat de bestuurscommissie Vervoersautoriteit in het komende jaar op vele deelterreinen uitwerkingsvoorstellen tegemoet kan zien.

Ondertussen zitten we niet stil: Concessies worden verleend, projecten uitgewerkt en uitgevoerd, subsidies verstrekt en planstudies gestart. We is niet alleen de MRDH-organisatie maar ook de gemeenten, de provincie Zuid-Holland en onze andere partners. Alleen in samenwerking kan verkeers- en vervoersbeleid succesvol zijn.

Overzicht gevraagde en ontvangen reacties

	Indiener	reactie
1	Albrandswaard	X
2	Barendrecht	X
3	Capelle aan den IJssel	X
4	Delft	X
5	Den Haag	X
6	Krimpen aan den IJssel	X
7	Lansingerland	X
8	Leidschendam-Voorburg	X
9	Maassluis, Schiedam, Vlaardingen (inclusief aanvullingen n.a.v. raadsbehandelingen)	X
10	Midden Delfland	X
11	Pijnacker-Nootdorp	X
12	Ridderkerk	X
13	Rijswijk	X
14	Rotterdam	X
15	Voorne-Putten	X
16	Wassenaar	X
17	Westland	X
18	Zoetermeer	X
19	Provincie Zuid-Holland	X
20	Ministerie van I&M	X
21	Midden Holland	X
22	Holland-Rijnland	X
23	EVO (verladers), TLN (beroepsvervoerders en logistieke dienstverleners), VNO-NCW West, MKB, BZW (Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging) en Metaalunie	X
24	EPZ	X
25	TU Delft	X
	Rijkswaterstaat	ambt
	MetroCOV (consumenteplatform OV)	informeel
	Drechtsteden	
	Deltalinqs	
	Havenbedrijf Rotterdam	
	RET	
	HTM	
	Veolia	
	NS	
	Connexion	
	ProRail	
	Universiteit Leiden	
	Erasmus universiteit	
	Greenport Westland Oostland	
	LTO Glaskracht	
	International Community Platform	

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
In dit overzicht zijn de zienswijzen/reacties gegroepeerd naar de indeling van de Uitvoeringsagenda. Vanwege de lengte en leesbaarheid zijn de teksten van de zienswijzen niet volledig opgenomen. Tenminste alle punten waarin om een reactie wordt gevraagd of waar voorstellen worden gedaan zijn opgenomen met de letterlijke tekst van de indiener.			
Algemeen/proces			
Albrandswaard	Dat na vaststelling in 2014 van de Strategische bereikbaarheidsagenda op basis daarvan nu ook het ontwerp-Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2015 tot stand is gekomen, doet ons genoegen.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Albrandswaard	Het proces van totstandkoming heeft, niet tegenstaande de inzet van velen, onvermijdelijk te lijden gehad van veranderende organisaties en verschuivende verantwoordelijkheden, en een daardoor niet altijd optimale betrokkenheid op politiek, bestuurlijk en ambtelijk niveau. Zo bezien stond de urgentie van de Uitvoeringsagenda helaas op gespannen voet met de onderlinge afstemming van regionale en lokale politieke en de bestuurlijke inzichten en besluitvorming op verschillende niveaus. Onze hoop is wat dat betreft gevestigd op de merkbare inspanning in MRDH-gelederen hierin in de toekomst verbetering te brengen. Wij vinden het daarbij wenselijk om de betrokkenheid ook op strategische niveau te versterken, waar de nadruk nu sterk op de uitvoering ligt. In dat verband zouden bijvoorbeeld - zoals bij het economisch vestigingsklimaat - de directeuren verkeer van de gemeenten wellicht meer betrokken kunnen worden.	Bij de totstandkoming van de UAB is geprobeerd alle partijen inclusief gemeenteraden vroegtijdig en actief te betrekken. Het al of niet organiseren van een in formeel directeurenoverleg is een ambtelijke	--
Barendrecht	Wij zijn tevreden over de manier waarop de ontwerp-Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid na de vaststelling in 2014 van de Strategische Bereikbaarheids-agenda tot stand is gekomen. Het planproces waarin wij ambtelijk en bestuurlijk voldoende aangehaakt zijn geweest, verdient een compliment.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Capelle aan den IJssel	Alvorens inhoudelijk in te gaan op de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025, willen wij u complimenteren met het voortvarende proces, dat is gevolgd bij de totstandkoming van deze heldere nota.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Delft	Wij waarderen deze opzet en zien het als een goed voorbeeld hoe een gezamenlijk product, van, voor en door de 23 gemeenten tot stand kan komen.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Den Haag	De gemeenteraad van Den Haag complimenteert de MRDH met de kwaliteit van het uitvoeringsprogramma en het actieve overleg dat met de gemeente is gevoerd over het uitvoeringsprogramma	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Krimpen aan den	Om te beginnen spreken wij onze waardering uit over de wijze	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
IJssel	waarop deze Uitvoeringsagenda tot stand is gekomen. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau is er volop gelegenheid geweest voor alle MRDH-gemeenten om invloed uit te oefenen op de inhoud van deze agenda		
Lansingerland	Allereerst willen wij u complimenteren met het voorliggende document. In korte tijd bent u in staat geweest het voorliggende concept op te stellen. Bovendien is het een goed leesbaar en aantrekkelijk document geworden. Dit belooft het nodige voor de toekomst.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Lansingerland	Voor wat betreft het karakter van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid merken wij op, dat dit abstract is en wij roepen u op snel met een nadere concrete prioriteitsstelling en uitwerking te komen, zodat de stap van uitvoeringsagenda naar uitvoering snel genomen kan worden. Gezien het belang van het mobiliteitsbeleid pleiten wij ervoor dat u bij dit UAB en ook toekomstige documenten inwoners en stakeholders in de regio betrekt.	Deze oproep wordt door de MRDH herkend en onderschreven. Het maken van zorgvuldige afwegingen kost helaas wel enige tijd. De MRDH betrekt stakeholders bij de onderwerpen waar dat gewenst is. Niet elk onderwerp leent zich voor het betrekken van bewoners door de MRDH.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Allereerst willen wij de MRDH bedanken en complimenteren met het gevolgde proces dat heeft geleid tot deze Ontwerp Uitvoeringsagenda. De gemeentelijke organisaties, portefeuillehouders en de raadsleden van de Adviescommissie Vervoersautoriteit zijn door de MRDH rechtstreeks bij dit proces betrokken. De Uitvoeringsagenda maakt op de uitgewerkte onderdelen een gedegen indruk, hetgeen ons zal helpen bij de verdere uitwerking en realisering.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Midden-Delfland	Wij spreken om te beginnen onze waardering uit voor de inzet en de wijze waarop de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid tot stand is gekomen. Een gezamenlijke en integrale benadering van de bereikbaarheid is in onze ogen essentieel voor het versterken van de concurrentiekracht van en het verbeteren van de leefbaarheid in de metropoolregio. Wij onderschrijven dan ook de doelen en ambities van de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Pijnacker-Nootdorp	Daarnaast willen wij de MRDH complimenteren met de voortvarende en interactieve wijze waarop het Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 tot stand is gekomen. De agenda is door deze aanpak van, voor en vooral door de 23 gemeenten tot stand gekomen. Wij herkennen hierin onze inbreng. Wij zien graag toekomstige belangrijke beleidsdocumenten op soortgelijke wijze tot stand komen.	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Ridderkerk	Wij zijn tevreden over de manier waarop de ontwerp-Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid na de vaststelling in 2014 van de Strategische Bereikbaarheidsagenda tot stand is gekomen. Het planproces waarin wij ambtelijk en bestuurlijk voldoende aangehaakt zijn geweest, verdient een compliment. Dit heeft geleid tot een inhoudelijk gedegen rapport. Ook kan worden vastgesteld dat de Uitvoeringsagenda getuigt van groot bewustzijn van de noodzaak te komen tot een samenhangend pakket van maatregelen gebaseerd op versterking van de agglomeratiekracht van de MRDH.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Rijswijk	Allereerst onze complimenten voor de leesbaarheid van de UAB en het proces dat voorafgaand aan de totstandkoming van het document heeft plaatsgevonden. In het document zien wij onze inbreng, die tijdens de werksessies voor de UAB is gegeven, grotendeels terug.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Rotterdam	De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid is een product dat in korte tijd tot stand is gebracht. In die korte periode is veel gelegenheid geboden voor inbreng vanuit de diverse gemeenten. Mede daardoor is het een product dat goed aansluit bij het Rotterdamse beleid.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Rotterdam	In de Uitvoeringsagenda zijn een aantal zaken niet tot in detail uitgewerkt. Onze raad gaat er mede daarom van uit, dat het een ‘levend document’ betreft; in samenspraak met de 23 gemeenten kan het zo nodig bijgesteld worden als voortschrijdend inzicht of wijzigende omstandigheden daartoe aanleiding geven.	Zoals in de UAB benoemd, is één van de uit te werken onderwerpen de vraag op welke manier adaptieve programmering vorm kan worden gegeven.	--
Voorne-Putten	In het algemeen willen wij waardering uitspreken over de wijze waarop het rapport tot stand is gekomen en de kwaliteit die naar voren komt met betrekking tot het mobiliteitsbeleid van de metropoolregio	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Westland	(…) Daaruit heeft u één samenhangende Uitvoeringsagenda weten te maken, waarvoor onze complimenten. Wij kunnen ons goed vinden in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Het is een zeer leesbaar en vooral herkenbaar document geworden. Het document schetst een regio met ambitie. (…) U heeft de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid opgesteld in een interactief proces. Met betrokkenheid van gemeenten en deskundigen zijn de strategische doelen vertaald in heldere ambities. We hopen dat deze intensieve samenwerking voorbeeldig is voor hierna volgende processen. De	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid biedt voor die samenwerking in elk geval voldoende aanknopingspunten. Wij kijken er naar uit.		
Zoetermeer	Dit vraagt investeren in een compleet en robuust openbaar vervoer-, fiets- en autonetwerk en investeren in ketenmobiliteit, mobiliteits- en verkeersmanagement. Wij onderschrijven de geformuleerde ambities (en de beleidsuitwerking daarvan) op deze onderdelen alsmede op het gebied van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Provincie Zuid-Holland	De Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid biedt naar onze mening goede aanknopingspunten om onze samenwerking, welke al vorm heeft gekregen in 8 samenwerkingsprojecten en binnenkort formeel wordt bekrachtigd in een convenant, verder uit te bouwen. U zet immers voor het stedelijk gebied van Zuid-Holland een krachtige en ambitieuze mobiliteitsagenda neer, die ook bijdraagt aan de ambitie van Gedeputeerde Staten om de best bereikbare provincie van Nederland te worden.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Ministerie van I&M	Het ontwerp RVVP, de uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, is gestructureerd opgezet en daarmee goed inzichtelijk. De vertaling van doelen naar eisen en vervolgens van opgaven in projecten is herkenbaar. U beperkt zich in het ontwerp RVVP echter tot de functionaliteit van netwerken door de relatie met verstedelijking- en inrichtingskeuzes geheel buiten beschouwing te laten. Naar mijn opvatting is een dergelijke beperking niet nodig; het integraal afwegen is zelfs een voorwaarde om in overleg met partijen te komen tot (kosten)effectief verkeer- en vervoersbeleid en prioriteitstelling binnen de diverse opgaven. Dan gaat het om overleg met partijen over verkeer- en vervoersbeleid en integrale afwegingen tussen ruimtelijke ontwikkeling, bereikbaarheid, mobiliteit en infrastructuur. (…) Door alleen in het RWP de ladder van duurzame verstedelijking aan te halen of de procesafspraak met de provincie, blijft u in het RVVP zeer op hoofdlijnen. U zou de bevindingen uit het MIRT-onderzoek Stimuleren Stedelijk wonen kunnen betrekken in het RVVP.	De door I&M aangegeven relatie tussen verstedelijking en bereikbaarheid wordt door de MRDH onderschreven en vindt onder andere zijn weerslag in Stedenbaan en het belang dat de MRDH hecht aan het onderwerp bereikbaarheid in de gezamenlijke verstedelijkingstrategie met de provincie Zuid-Holland. Ook in het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag wordt die koppeling gelegd. De MRDH heeft op het terrein van Ruimte en Wonen geen bevoegdheden. De MRDH beschouwt de reactie van I&M dan ook als een steun in de rug om over de onderlinge samenwerking en rolverdeling op het raakvlak van mobiliteit en ruimte/wonen goede afspraken te maken met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten. De MRDH erkent dat vanuit haar positie een kansrijke rol ligt om partijen bij elkaar te brengen.	
Ministerie I&M	Niettegenstaande het overzicht dat u in figuur 2.1 geeft van alle beleidsnota's in relatie tot uw RVVP, is het niet helder hoe prioriteitstelling en beleidsafstemming met medeoverheden	Prioritering vindt plaats via de uitwerking van de topeisen naar systeemeisen en maatregelen, zoals in de UAB beschreven.	

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	plaatsvindt. Uw ontwerp RVVP zou aan transparantie winnen wanneer u meer aandacht geeft aan het integrerend kader, afwegingen en te maken keuzes.	Daarmee wordt de koppeling gerelateerd tussen de integrale doelstellingen van de metropoolregio via de 5 hoofdoelstellingen naar noodzakelijke maatregelen. Pas dan zijn goed onderbouwde keuzes mogelijk. Tot die tijd wordt (o.a. in het kader van de Investeringsstrategie) een meer kwalitatief onderbouwde classificering van maatregelen doorgevoerd.	
Ministerie I&M	In uw RVVP geeft u aan dat 80% van uw jaarlijkse omzet wordt besteed aan de bekostiging van het Openbaar Vervoer. Tevens geeft u aan dat u uw financiële middelen voor de periode tot 2025 al grotendeels heeft verplicht. Ook vanuit dit perspectief acht ik een integrale afweging tussen alternatieve ruimtelijke ontwikkelingsplannen van belang. Grondexploitaties zouden aldus in de bredere context van een MKBA op regionaal niveau, een agglomeratie-exploitatie, kunnen worden beoordeeld. In een agglomeratie-exploitatie worden de effecten van gebiedsontwikkeling op kosten, gebruik, onderhoud en exploitatie van bestaand stedelijk gebied bepaald, met inbegrip van infrastructuurvoorzieningen.	De suggestie om de bovenplanse kosten zoals OV inzichtelijk te maken en te betrekken bij keuzes t.a.v. locatieontwikkeling zal bij de uitwerking worden onderzocht op bruikbaarheid. Voor het regionaliseren van grondexploitaties was in het verleden bij de gemeenten geen draagvlak.	--
Regio Midden-Holland	Wij hebben uw uitvoeringsagenda met aandacht gelezen en constateren tot onze tevredenheid veel overeenkomsten en aanknopingspunten om onze samenwerking in de komende jaren te intensiveren	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Regio Holland - Rijnland	Met veel interesse hebben we de Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 gelezen. We complimenteren u met het gedegen en zeer volledige rapport.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
TU Delft	Het verbeteren van de bereikbaarheid kan de TU Delft niet alleen. Dit is een opgave die pas kans van slagen heeft als de TU Delft samenwerkt met de gemeente Delft, de regio, de MRDH, de provincie Zuid Holland en het rijk. De TU Delft ondersteunt dan ook de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid en kijkt uit naar een mooie samenwerking.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
H2 Beleidsmatige en financiële kaders			
Barendrecht	Wij stellen voor dat u zich de komende jaren inzet om aanvullende inkomsten te verwerven om een financieel gezonde begroting te realiseren. Vanuit de gemeente kunnen wij aangeven dat wij voornemende zijn om te investeren in	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	maatregelen die passen in het collegeprogramma van Barendrecht, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid (onderdoorgang A29) en bevorderen fietsgebruik (snelfietsroute).		
Capelle aan den IJssel	Na het vaststellen van de Uitvoeringagenda Bereikbaarheid 2016-2025 ligt er dus een gezamenlijke, financiële opgave, waarbij er scherpe keuzes zullen moeten worden gemaakt. Wij verzoeken u met klem alle 23 MRDH-gemeenten nauw te betrekken bij het maken van deze keuzes.	Het is zeker de intentie van de MRDH om alle gemeenten hierbij te betrekken.	--
Den Haag	De raad steunt de voorgestelde principiële verdeling waarbij ca. 20% van de financiële middelen van de MRDH beschikbaar blijft voor investeringen in fiets, verkeersveiligheid en ketenmobiliteit.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Krimpen aan den IJssel	Wij constateren dat al met al sprake is van een groot aantal (financiële) onzekerheden in de nabije toekomst. Na het vaststellen van de Uitvoeringagenda Bereikbaarheid 2016-2025 ligt er dus een gezamenlijke, financiële opgave, waarbij er scherpe keuzes gemaakt zullen moeten worden. Wij verzoeken u nadrukkelijk alle MRDH-gemeenten nauw te betrekken bij het maken van deze keuzes	De MRDH zal de gemeenten hier bij betrekken.	--
Krimpen aan den IJssel	In de lijst met relevante beleidskaders ontbreekt de Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO (zie https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2013/11/05/rijksstructuurvisie-bereikbaarheid-regio-rotterdam-en-nieuwe-westelijke-oeververbinding)	Dat is bedoeld met de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, die genoemd staat in paragraaf 2.3.	In paragraaf 2.3 “MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit” vervangen door “Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO”
Lansingerland	Wij constateren dat de kritische succesfactor bij de realisatie van de agenda de beschikbaarheid is van voldoende budget. Wij verzoeken u zich maximaal in te spannen aanvullende externe geldstromen te genereren.	De MRDH zal zich hiervoor inspannen, maar kan dat niet alleen. Ook van de inliggende gemeenten zal inspanning gevraagd worden om eigen middelen in te zetten of externe middelen te genereren.	--
Ridderkerk	Het succes van deze ambitie is echter afhankelijk van de financiële draagkracht van de MRDH en haar inliggende gemeenten. Daarbij willen we onze zorg uitspreken. Immers, de vaste lasten op de exploitatiebegroting van de MRDH zijn hoog waardoor de investeringsruimte onder druk staat. In de praktijk blijkt helaas dat ook de afzonderlijke gemeenten vaak beperkte mogelijkheden hebben om nieuwe investeringen ruimte te geven.	Wij delen uw zorg; we zullen ons als regio en gemeenten gezamenlijk moeten inspannen om onze ambities ook financieel mogelijk te maken.	--
Rijswijk	De UAB laat een grote financieringsopgave zien. De budgetten en de uitvoerbaarheid van projecten zullen daardoor meer onder druk komen te staan.	De MRDH deelt uw zorg; we zullen ons als regio en gemeenten gezamenlijk moeten inspannen om onze ambities ook financieel	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		mogelijk te maken.	
Wassenaar	(..) in de UAB dient explicieter aangegeven te worden hoe deze financiële opgave ingevuld gaat worden. In dit kader is het essentieel dat in de UAB wordt aangegeven op welke wijze de exploitatielasten en de beheer- en onderhoudskosten van met name de railinfrastructuur in toom gehouden worden.	In de UAB is de topeis opgenomen van 10% reductie van beheer en exploitatielasten OV. De manier waarop is uitvoering, waarvoor onder andere via de begroting en via beleid op het gebied van assetmanagement en concessieverlening inhoud wordt gegeven en waar mogelijk innovatieve oplossingen zullen worden ingezet..	--
Westland	M.b.t. Coalitie Herstructurering en Ontwikkeling Tuinbouwsector: Het is belangrijk dat de MRDH aangehaakt blijft bij deze ontwikkelingen. Kennisuitwisseling en het kennen van elkaar prioriteiten draagt bij aan verstandige koersbepaling en het maken van gedeelde keuzes	De MRDH is aangehaakt bij een aantal processen in Westland, zowel vanuit economie als verkeer en vervoer.	--
Westland	De MRDH is uitgedaagd om andere financieringsmethoden of nieuwe financiële bronnen te zoeken. Dat verdient een stevige inzet op het project 'vinden van nieuwe financieringsvormen' onder paragraaf 9.3 op bladzijde 104, Alleen zo kunnen we de ambities zoals verwoord in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid, letterlijk en figuurlijk, in beweging krijgen.	De MRDH is het daarmee eens.	--
Provincie Zuid-Holland	Voor alle modaliteiten benoemt u opgaven die u in de komende periode wilt verkennen. Dit heeft op diverse plekken raakvlakken met het provinciaal mobiliteitsbeleid, waar we met behulp van netwerkanalyses recent een aantal nieuwe knelpunten en ambities hebben gesignaleerd rond de ontsluiting van mainport, greenports en stedelijke gebieden. Daar waar die gebieden en opgaven elkaar raken moeten de verkenningen gezamenlijk worden opgepakt.	De MRDH is het daarmee eens.	--
Provincie Zuid-Holland	Tot slot zouden we met u van gedachten willen wisselen over de, mede op uw verzoek, in de Visie Ruimte en Mobiliteit vastgelegde ruimtelijke reserveringen voor mobiliteit. Bij een aantal van die reserveringen is voor ons niet helder is hoe u daarmee (op langere termijn) om wilt gaan. Een voorbeeld - daarvan is de ruimtelijke reservering voor een HOV-verbinding Rotterdam – Ridderkerk – Drechtsteden die al meer dan 10 jaar in onze beider mobiliteitsplannen staat.	De MRDH neemt deze uitnodiging graag aan. Voor het genoemde voorbeeld gaan wij graag de samenwerking aan om voor de bewoners in het gebied tot een aantrekkelijker en doelmatiger OV-netwerk te komen.	--
EPZ	Geld & ambitie: ik ben blij om te zien dat financiële beperkingen het formuleren van ambitie niet heeft verhinderd. Tegelijkertijd is het wel een groot zorgpunt dat er zo weinig investeringsruimte is terwijl de versterking van de concurrentiekracht urgent is (die	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	urgentie staat er ook helder in) en om investeringen vraagt. We werken met elkaar aan een regionale investeringsstrategie met als doel om extra geld vrij te spelen voor onder andere bereikbaarheidsopgaven. Als EPZ op enigerlei wijze kan bijdragen dan gaan we daar graag over in gesprek.		
H3 Profiel en uitgangspositie: Agglomeratiekracht			
Rijswijk	Wij vragen de MRDH om haar rol, zoals in de UAB beschreven, te pakken en samenhang te creëren tussen het verbeteren van de aansluitingen van de economische toplocaties langs de kennisas op het spoor (waaronder het businesspark Plaspoelpolder). Om de regio bereikbaar te houden zullen we onze krachten moeten bundelen	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Westland	<u>Pagina 26. Figuur 3.2 Verplaatsingen</u> De figuur toont een overwegend inkomende pendel van lager opgeleiden richting Westland. Hoger opgeleiden pendelen ogenschijnlijk enkel vanuit Westland naar Den Haag. Hoewel dit momenteel over het algemeen waar is, zal het innovatie- en kenniscluster in de Greenport steeds verder groeien en ontwikkelen De behoefte aan hoogopgeleide medewerkers stijgt. Nieuwe ontwikkelingen als de Greenport Horticampus geven hier invulling aan. Bedrijven en onderwijs zoeken elkaar op en versterken elkaar. Dat betekent ook een verschuiving voor de mobiliteitsbehoefte. Goed openbaar vervoer van en naar de centrumsteden is een van de randvoorwaarden om dit kenniscluster mogelijk te maken.	Dat is op zich een juiste constatering. Aanvullend daarop ligt het daarom in de rede dat de Horticampus wordt gesitueerd op een locatie waar nu reeds hoogwaardig openbaar vervoer beschikbaar is of voldoende ruimtelijke bundeling van voorzieningen ontstaat om hoogwaardig OV haalbaar te maken.	--
Voorne-Putten	Op pagina 25 wordt geconstateerd dat het auto-aandeel in het verplaatsingenpatroon in het MRDH gebied groter is dan elders in Nederland en grootstedelijke gebieden in Europa. De vraag blijft hangen wat dit betekent voor het gebied en hoe het mobiliteitsbeleid hierop wordt afgestemd.	De constatering is ook dat de modal split verschilt naar gelang de relaties en de gebieden binnen de metropoolregio. Via de gebiedstypologie probeert de UAB daar rekening mee te houden.	--
Westland	Een in de uitvoeringsagenda onderbelicht aspect is de externe profilering en lobby. Zo kan de MRDH een waardevolle rol spelen richting het Rijk en de EU. Uw inzet hierop verdient meer aandacht in de Uitvoeringsagenda.	De MRDH ziet zeker een rol voor lobby richting rijk en EU, niet alleen vanuit de VA, maar zeker vanuit economische vestigingsklimaat. De rol is op een aantal plaatsen in de UAB benoemd, onder ander in par 3.5 en bij diverse beleidsthema's.	--
Ministerie I&M	Tot slot wil ik in mijn reactie ingaan op de relatie die u legt tussen het achterblijven van de economisch prestaties (Bruto Regionaal	Deze opmerkingen lijken te duiden op verschil in inzicht, maar is in lijn met het beleid van de	Geen aanpassing

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	Product) van de MRDH ten is maart 2016 opzichte van vergelijkbare agglomeraties en bereikbaarheid. De MRDH heeft volgens u nationaal de hoogste dichtheid aan bevolking, banen, voorzieningen en kennisinstellingen. U stelt daarbij tevens dat de regio's Rotterdam en Den Haag niet sterk zijn verbonden en reistijden relatief lang zouden zijn. De agglomeratie-kracht van de MRDH zou als gevolg daarvan onvoldoende worden benut en is voor u de verklaring voor het achterblijven van de economische prestaties. Uit onderzoek van het PBL blijkt echter dat de effectieve bereikbaarheid van banen en voorzieningen in de MRDH nationaal tot het hoogste niveau behoort (PBL, Kiezen en Delen, blz 130). Een nadere analyse van deze relatie acht ik dan ook van belang om te komen tot het meest passende handelingsperspectief. Daarbij zal bereikbaarheid zowel vanuit nabijheid als reissnelheid moeten worden beschouwd.	MRDH. De topeisen uit de UAB (10% meer inwoners binnen bereik en omgekeerd 10% meer banen binnen bereik) gaan zowel over nabijheid als snelheid. Die doelen kunnen immers zowel bereikt worden door binnenstedelijke verdichting als door verhoging van de reissnelheid. Een nationale vergelijking van bereikbaarheids- kwaliteit houdt geen rekening met de specifieke opgave van de MRDH voor versterking van agglomeratiekracht. De ruimtelijke versnippering van de metropoolregio vraagt, zoals ook de OESO aangeeft, extra bereikbaarheids-inspanningen om het gebied ruimtelijk-economisch meer als één geheel te laten functioneren.	
EPZ	Focus sectoren & regio: goed te lezen dat de clusters/sectoren die we in de externe branding van de regio in de etalage zetten, ook in dit beleidsstuk herkenbaar terugkomen; idem voor de regionale scope waarbij ook aanpalende regio's goed in beeld komen. Zo werken we met elkaar aan een heldere profilering op alle niveaus	De MRDH neemt hier kennis van.	--
H4 Het gebied			
Barendrecht	In uw paragraaf "het gebied" staat op de kaart Barendrecht weergegeven als type stedelijk woon- en werkgebied. Wij verzoeken deze kaart aan te passen, zodat de rest van Barendrecht (Centrum) ook past in deze kleurstelling (oranje),	De MRDH neemt dit correctievoorstel over.	In figuur 4.1 het bebouwde gebied van Barendrecht, Dierenstein en Nieuw Reijerwaard aanduiden als stedelijk woon- en werkgebied
Krimpen aan den IJssel	Op de kaart met bestemmingen ontbreekt de aanduiding "logistiek en industrie" voor de economisch toplocatie "Stormpolder" en aangrenzende bedrijventerreinen, tezamen centrum voor de maritieme maakindustrie.	Stormpolder is vanzelfsprekend een belangrijk bedrijventerrein. In de omvang van Stormpolder zijn er echter veel meer bedrijventerreinen die dan aangeduid zouden moeten worden. Er is gekozen voor een zeer beperkte selectie van de grootste bedrijventerreinen.	--
Krimpen aan den IJssel	De Algeracorridor (N210) staat niet aangegeven als onderliggend wegennet.	Terecht punt als zijnde de verbinding met de Krimpenerwaard.	In figuur 4.3 de N210 toevoegen
Leidschendam-	Wij verzoeken u het gebied rond winkelcentrum	De gebiedsindeling zoals gepresenteerd in	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Voorburg	Leidsenhage/N14/ ziekenhuis en het gebied ten westen daarvan (Voorburg) en de kern Voorburg toe te voegen aan de gebiedstypering "Hoogstedelijk".	hoofdstuk 4 is gebaseerd op dichtheden (inwoners, arbeidsplaatsen en leerlingplaatsen) en bereikbaarheids-opgaven (zoals beschreven in tabel 4.1), waarbij de prioriteit ligt bij de ontsluiting met OV en fiets en voor de auto toegankelijkheid in plaats van bereikbaarheid als norm. Op basis van die criteria valt Leidschendam-Voorburg niet onder het hoogstedelijk gebied. Overigens is de kaart in figuur 4.1 geen planologische kaart met scherpe gebiedsafbakening: Het laat slechts zien dat de opgaven gedifferentieerd zijn binnen de MRDH.	
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	T.a.v. gebiedsindeling: Wij hopen dat dit niet leidt tot een veronachtzaming van de kansen die er ook in gebieden met minder stedelijke dichtheid zijn voor verduurzaming van mobiliteit. Hierbij hebben wij nog een aandachtspunt: Schiedam ten zuiden van de A20 behoort tot het hoogstedelijk gebied.	Op kaart 4.1 is het centrumgebied van Schiedam als hoogstedelijk gebied aangeduid. Ook in minder stedelijke gebieden is verduurzaming een opgave. Vanuit de structuur van het gebied zal dit vooral verduurzaming van het individueel vervoer betekenen. Het voortouw hiervoor ligt bij de gemeente.	--
Midden-Delfland	De OV-opgaven voor het landelijk gebied zijn onder andere het verbeteren van fietsvoorzieningen, inzetten op dragende OV-assen en herstructurering van ontsluitende OV-lijnen. Dit getuigt niet van ambitie en draagt niet bij aan een betere OV-bereikbaarheid van het landelijk gebied. Kwalitatief goede oplossingen van fietsvoorzieningen op de knooppunten en bij de haltes, wat ons betreft ook onderdeel van de OV-opgave voor het landelijk gebied. Hiermee kan de OV-bereikbaarheid van het landelijk gebied ook in de daluren gegarandeerd worden.	Dit wordt bedoeld met de term “microbereikbaarheid” in tabel 4.1, maar dat kan vervangen worden door de aanduiding fietsvoorzieningen en –routes.	In tabel 4.1 bij landelijk wonen en recreëren “micobereikbaarheid” vervangen door ”fietsvoorzieningen bij en –routes naar haltes”.
Pijnacker-Nootdorp	Wij zien graag dat Pijnacker-Nootdorp in de tabel ook wordt toegevoegd aan het gebiedstype landelijk wonen en recreëren.	Het groengebied in Pijnacker-Nootdorp is van groot belang voor het omliggende stedelijke gebied en als recreatieve verbindingszone. Wat betreft de bereikbaarheidsopgave is de gemeente echter niet vergelijkbaar met Voorne-Putten of Midden Delfland.	--
Rijswijk	Wat ons betreft is het positioneren van station Rijswijk als lokaal knooppunt in 2025 (zie pagina 56 in de UAB) iets wat afbreuk doet aan de samenhang. Wij vragen u om station Rijswijk als metropolitaan knooppunt te positioneren.	Het onderscheid in type knopen is gemaakt op basis van het herkomst- en/of bestemmingsgebied dat direct ontsloten wordt via deze knoop, zoals gedefinieerd op pagina	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		77. Een lokaal knooppunt heeft directe regionale verbindingen met gebieden binnen de MRDH. Een metropolitaan knooppunt heeft daarnaast ook een belangrijke functie in directe interregionale verbindingen (van en naar gebieden buiten de MRDH). Dat laatste is bij station Rijswijk niet aan de orde. Dat doet niet af aan de betekenis van Rijswijk Plaspoelpolder als metropolitaan economisch centrum.	
Voorne-Putten	Wij verzoeken u bij het economisch profiel (paragraaf 3.2) de tekst en de figuur zodanig aan te passen dat de toeristische en recreatieve waarden die als een economische motor werken voor Voorne-Putten goed benoemd worden. De toeristische en recreatieve speerpunten zijn samen met de cultuurhistorische waarden van Brielle, Hellevoetsluis maar ook de kleine kernen zoals Geervliet, niet benoemd. Hellevoetsluis is naast marine vestingstad, bijvoorbeeld de grootste jachthaven van de regio en bij Westvoorne zijn de kustrecreatie en de natuurwaarden van de duinen van groot belang	In par 3.2 is sprake van een beschrijving op hoog abstractieniveau, met de nadruk op internationaal onderscheidende sectoren. Er is hier geen compleetheid beoogd. De omschrijving in tabel 4.1 laat niet zien dat in het landelijk gebied de recreatie als economische factor toenemend van belang is. Dat is echter zeker het geval.	In tabel 4.1 bij Landelijk wonen en recreëren na "(…) vitaal worden gehouden." De toeristische en recreatieve waarden zijn daarvoor aanknopingspunten en kunnen worden versterkt.
Voorne-Putten	Gelet op het belang voor Voorne-Putten en het aantal overstappers is voor dit OV knooppunt een hogere waardering op zijn plaats. Volgens de definitie van metropolitaan knooppunt, zoals geformuleerd op pagina 77, zou dit de aanduiding moeten zijn voor het metro-/ busstation Spijkenisse Centrum.	Het onderscheid in type knopen is gemaakt op basis van het herkomst- en/of bestemmingsgebied dat direct ontsloten wordt via deze knoop, zoals gedefinieerd op pagina 77. Een lokaal knooppunt heeft directe regionale verbindingen met gebieden binnen de MRDH. Een metropolitaan knooppunt heeft daarnaast ook een belangrijke functie in directe interregionale verbindingen (van en naar gebieden buiten de MRDH). Dat laatste is bij het metro-/busstation Spijkenisse Centrum niet of zeer beperkt aan de orde.	--
Voorne-Putten	In figuur 4.3 zijn een aantal onduidelijkheden. Wat wordt bedoeld met OV-verbindingen? Zijn dit alleen de HOV verbindingen? En wat is de intentie van de pijlpunt aan het eind van het metrotracé in Spijkenisse. Is er een intentie om deze door te trekken?	Figuur 4.3 illustreert de samenahng met de omliggende regio's en beoogd niet een kwalificatie van netwerken te geven. De pijl ter hoogte van metrostation de Akkers in Spijkenisse is dus fout.	In figuur 4.3 de pijl ter hoogte van metrostation de Akkers verwijderen.
Wassenaar	Voor Wassenaar, en ons inziens voor de hele regio, is het belangrijk dat bij de eventuele ontwikkeling van Valkenburg er een groene robuuste buffer tussen Wassenaar en Valkenburg	Gezien vanuit de samenhang tussen mobiliteit en verstedelijking is bebouwing van Valkenburg niet ideaal. De geplande omvang	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	overblijft. Het is essentieel dat dit landelijke gebied niet dicht slibt en vol wordt gebouwd. Bij deze verzoeken wij om Valkenburg, vanuit dit geschetste perspectief, in de UAB op te nemen. Daarnaast zijn er bij de ontwikkeling van Valkenburg wellicht ook kansen voor de regio op bijvoorbeeld het gebied van openbaar vervoer.	van 5000 woningen in lage dichtheden geeft weinig hoop op kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer anders dan het HOV Holland-Rijnland van de provincie Zuid-Holland. De locatie is gelegen buiten de MRDH. Het ligt dan ook niet in de rede dat in de Uitvoeringsagenda van de MRDH een verkenning wordt opgenomen.	
Westland	N.a.v. gebiedstypologie: Tegelijkertijd is het met name in Westland vanuit verkeersveiligheid belangrijk dat vrachtauto's en fietsers meer en meer gescheiden worden. LTO-Glaskracht heeft onlangs een interessant rapport uitgebracht waarin deze koers wordt onderstreept. Het is van belang dat grote maar ook kleine verkeersveiligheidsprojecten door de MRDH ondersteund blijven worden. Daartoe moet het subsidieprogramma van de Vervoersautoriteit meer zaken ondersteunen dan de lijst specifieke projecten in hoofdstuk 9. Ook een maatregel op lokaal niveau kan immers een versterking van de regio als geheel bewerkstelligen.	De subsidieregeling is niet beperkt tot projecten en maatregelen zoals die in de UAB zijn opgenomen. De MRDH bereidt momenteel een nieuwe subsidieverordening voor.	--
Westland	N.a.v. gebiedstypologie: Een soepele en betrouwbare doorstroming spelen een grote rol in het functioneren van de Greenport, en daarmee in het aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven in de regio. Gemeente Westland onderstreept dit met kracht.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Zoetermeer	Zoetermeer heeft verzocht om de A12-zone ter hoogte van het toekomstige station Bleizo op te nemen als "metropolitane ontwikkellocatie". Dit is niet gehonoreerd vanwege het feit dat deze aanduiding niet zou voldoen aan de daarbij behorende 'werkgelegenheids-norm'. Die 'werkgelegenheidsnorm' is echter tot op heden niet duidelijk geworden. (…) Wij verzoeken u daarom opnieuw om dit gebied op te nemen als "metropolitane ontwikkellocatie".	Uitgangspunt is de indeling van centra in de SBA, waaraan is toegevoegd de spoorzone in Zoetermeer, omdat die in het MIRT-onderzoek Internationale Connectiviteit naar voren kwam. De centra in de SBA zijn afgeleid uit het rapport Afstemming RO-OV Toekomstvisie van het bureau Stedelijke planning uit 2011. Op basis van de aanwezige functies is het aantal potentiële OV-gebruikers berekend en het verzorgingsgebied bepaald. De toplocaties hebben meer dan 60.000 potentiële OV-gebruikers per etmaal (120.000 in en uitstappers) en een internationaal verzorgingsgebied. Bleizo krijgt naar verwachting maximaal 10.000 in- en	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		uitstappers (inclusief overstappers). Het potentiële verzorgingsgebied is nog onbekend.	
H5 Van doelen naar opgaven			
Krimpen aan den IJssel	Wij zouden het erg betreuren als bepaalde (nader te bepalen) deelgebieden binnen de MRDH met een eigen economische en bereikbaarheidsopgave minder eenvoudig voor subsidiering in aanmerking komen, wetende dat er tal van grote opgaven zijn voor het gebied binnen en tussen de steden Rotterdam en Den Haag. Wij pleiten daarom voor een onderverdeling van projecten met bijbehorende toedeling van BDU-gelden aan de desbetreffende deelgebieden	De UAB vormt de basis om tot prioriteitstelling te komen, die is gebaseerd op kosten en baten van investeringen vanuit het gezamenlijke regionale belang. Daarbij past niet een opzet met deelregio's.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	In het algemeen willen wij hierbij nog opmerken dat door de concrete uitwerking in topeisen, netwerkeisen, projecten en onderzoeken, het zicht op de samenhang en de relatie met de doelstellingen zoals helder verwoord in de Strategische Bereikbaarheidsagenda (SBA),voor ons ietwat verloren is gegaan. Maassluis is van mening dat niet helder is wat met een eis, maatregel, project of onderzoek wordt bijgedragen aan de verschillende doelstellingen. Dit dient nader geconcretiseerd te worden.	Bij de verdere uitwerking van de topeisen en systeemeisen zal de in de UAB geschetste samenhang verder worden geconcretiseerd. Dan zal ook duidelijker worden welke maatregelen het meest bijdragen aan de doelstellingen.	--
Rotterdam	Ten aanzien van kwaliteit van plekken De norm bij het aanleggen van infrastructuur is doorgaans 'sober en doelmatig'. Tegelijkertijd laten plekken waar geïnvesteerd wordt in ruimtelijke kwaliteit zien dat dit veel oplevert. Vanuit onze raad wordt dit uitgangspunt onderschreven en als aanvulling daarop ook aandacht gevraagd voor samenwerking en ondersteuning in het plaatselijk downgraden van infrastructuur om ruimtelijke kwaliteit te kunnen realiseren.	Dit is in de UAB beschreven in het kader op pagina 80.	--
Voorne-Putten	Voor de interne mobiliteit van de MRDH zijn de regionale of metropolitane OV knooppunten van groot belang. Ook deze plekken zouden onder de top-eisen moeten vallen wat betreft kwaliteit van plekken zoals die geformuleerd worden in tabel 5.2.	De wens om het overstappen in het OV kwalitatief te verbeteren geldt in principe voor alle overstapbewegingen. Alle topeisen zijn bewust beperkt geformuleerd. Bij de beleidsuitwerking van het ketenmobiliteits-beleid (zie pag 109 nrs 1 en 2) is het goed denkbaar om een aantal locaties toe te voegen waar veel wordt overgestapt, zoals Spijkenisse Centrum of Capelsebrug.	--
Voorne-Putten	In dezelfde tabel wordt aan de betrouwbaarheid van goederenstromen een top-eis gesteld. Naar onze mening is de	Deze topeis geldt zowel voor het goederen- als het personenvervoer.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	betrouwbaarheid van reistijd van personen net zo belangrijk voor de concurrerende economie als de reistijd van goederen.		
Voorne-Putten	Onduidelijk is hoe een en ander gemonitord gaat worden, dan wel welke acties worden ondernomen.	In paragraaf 9.3 is de uitwerking van de systematiek als actie opgenomen, inclusief het opstellen van een monitoringsplan.	--
Westland	T.a.v. adaptief werken: Het bijstellen van doelstellingen moet mogelijk blijven, bijvoorbeeld op aandragen van de aan de MRDH deelnemende gemeenten. Een goed voorbeeld hiervan is de huidige inzet op vrachtwagenparkeren.	De MRDH onderschrijft dit, mits passend binnen de kaders van de doelen en de eisen uit de UAB, zoals die de komend periode nog verder worden uitgewerkt.	--
EPZ	Ambities: de EPZ onderstreept het belang van de concrete doelstellingen zoals neergezet op p. 43. De EPZ ondersteunt ook dat deze thema's daarbij zijn gekozen. Of de gekozen ambities realistisch en haalbaar zijn, laten we graag aan jullie. Wel zien wij grote meerwaarde als deze parameters en liefst doelen ook door andere partners in de regio worden overgenomen (met name PZH), zodat we met elkaar voor hetzelfde gaan. Als op dat punt inspanning van EPZ nodig is, leveren we die graag.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
H6 De energieke en innovatieve samenleving			
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Wij verzoeken een heldere koppeling te maken tussen de innovatieagenda van de MRDH en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid. Wij stellen daarom voor dat de MRDH de innovatieagenda ondersteunt met budgettaire ruimte, bijvoorbeeld met jaarlijks 10 miljoen euro, 2% van de BDU-bijdrage.	De innovatieagenda van de MRDH is integraal opgenomen in de Uitvoeringsagenda. De MRDH is geen voorstander van vaste budgetten voor deelonderwerpen, omdat dit een effectieve besteding van middelen belemmerd. Voor innovatie geldt daarbij dat het voortouw bij marktpartijen en kennisinstellingen moet liggen om te komen tot innovaties die leiden tot arbeidsplaatsen in de regio (hoofddoel van de Innovatieagenda). Bij voorbaat beschikbaar hebben van ruimhartige overheidssubsidies past hier niet goed bij.	--
Voorne-Putten	Wij onderschrijven de innovatie in de mobiliteit. Dit is een goede manier om het MRDH gebied te onderscheiden van andere gebieden en te versterken.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
EPZ	Innovatie: positief om te zien dat innovatie nadrukkelijk een plaats krijgt. Dit heeft ook een grote plaats in de roadmap next economy, waar MRDH het initiatief toe genomen heeft en de EPZ ook een bijdrage aan levert. Zaak is om op dit punt te	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	zorgen voor goede verankering. Ook hier is het gezamenlijk optrekken van de verschillende overheden enerzijds en bedrijven en kennisinstellingen van belang. Ik begrijp dat hierover intensief geschakeld wordt met PZH. We willen thema 'Impact creëren met inkoopbeleid' ook in de EPZ komend jaar nadrukkelijk aan de orde stellen en zullen daarover ook met jullie schakelen om dat effectief vorm te geven.		
H7 Opgaven netwerk			
Algemeen			
Krimpen aan den IJssel	De Stormpolder (waaronder het voormalige EMK-terrein) wordt de komende 10 jaar herontwikkeld. Daarbij is het van groot belang dat dit gebied voldoet aan de topeis van bereikbaarheid binnen 45 minuten met de auto en het openbaar vervoer (zowel over de weg als over het water)	Stormpolder is geen metropolitaan economisch centrum, waardoor de topeis uit de UAB niet voor die locatie geldt.	--
Lansingerland	In onze visie is er een kwaliteitssprong nodig voor openbaar vervoer, auto en fiets en een samenhangende visie daarop. Een dergelijke visie zou het 'Tussengebied' van A12 – A20 en A13 moeten bevatten en worden opgesteld met de provincie, MRDH en de gemeenten Zoetermeer, Rotterdam, Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland. Wij nodigen u uit dit met prioriteit op te nemen in het UAB en in overleg met onze gemeente een nadere verkenning naar de consequenties uit te voeren en oplossingen voor problematiek uit te werken.	De MRDH begrijpt deze behoefte. Het gaat daarbij om de inbedding van dit gebied in de het geheel van de metropoolregio, en voor dit gebied in het bijzonder de relaties met de Den Haag, Rotterdam en ook Delft. Dit is de scope van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. De MRDH stelt voor om nu eerst het resultaat van dit onderzoek af te wachten alvorens te beslissen om eventueel een dergelijke gebiedsverkenning te starten. De afzonderlijke verkenningen zijn opgenomen in de UAB.	--
Voorne-Putten	Bij de Hoofdopgave in het netwerk (paragraaf 7.1) wordt aangegeven dat de metropolitane netwerken van OV, auto en fiets moeten bijdragen aan de 45 minuten bereikbaarheid van economische toplocaties, woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Deze grens wordt door de inwoners van een groot deel van Voorne-Putten nu al overschreden als zij een bezoek brengen aan het centrum van Rotterdam.	Dat is op zich juist. Er is echter in de UAB geen eis opgenomen dat men vanuit een gebied de economische locaties binnen 45 minuten moet kunnen bereiken. Wel dat het aantal arbeidsplaatsen en voorzieningen 10% moet toenemen voor 90% van de woongebieden. Dit kan overigens zowel door een betere bereikbaarheid/snelheid als door meer nabijheid van arbeidsplaatsen en voorzieningen (ruimtelijk beleid).	--
Provincie Zuid-Holland	De komende jaren zal er door voortschrijdende digitalisering en individualisering veel veranderen in wat consumenten en	De MRDH is er zich bewust van dat zij moet inspelen op veranderingen bij de uitwerking	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	bedrijven vragen op het gebied van mobiliteit. De uitkomsten van het OVtoekomstbeeld Zuidelijke Randstad, de inzet voor het Mirtonderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de Mirt-corridorstudies laten zien dat bereikbaarheidsopgaven en bijbehorende oplossingsrichtingen snel veranderen. Dat geldt ook voor de ambities en inzet in Stedenbaan. Wij hebben daarbij een grote verantwoordelijkheid om deze transitie mede vorm te geven. Tegelijkertijd vraagt de voorbereiding van de mogelijke komst van de Worldexpo2025 naar Rotterdam veel van onze flexibiliteit en innovativiteit. We zullen samen toekomstvaste oplossingen moeten bedenken voor de bereikbaarheid van de Zuidelijke Randstad en de Rotterdamse regio in het bijzonder die al voor 2025 nodig zijn.	van beleid. Daarom is het opstellen van een evaluatie- en aanpassingsplan als aparte actie opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	
Ministerie I&M	Het ontwerp RVVP kenmerkt zich door de sectorale benadering van bereikbaarheid met een sterke focus op het functioneren van de afzonderlijke netwerken. Binnen deze benadering mis ik aandacht voor de multi-modaliteit van verplaatsingen, oftewel de verplaatsingsketen waarin de reiziger centaal staat. U kunt daarbij denken aan zaken als fietsenstallingen, P&R-locaties of de functie die nieuwe vervoersdiensten zoals Mobility as a Service (kunnen) hebben bij het geleiden van de mobiliteit. Het denken in verplaatsingsketens is eveneens van toepassing op de logistiek van goederenvervoer, zoals aan de orde bij stadsdistributie of de ontsluiting van de Main- en Greenport. Een aanpak volgens het programma Beter Benutten kan behulpzaam zijn bij het verbeteren van de verplaatsingsketen en het denken vanuit het gezichtspunt van de gebruiker van het mobiliteitsnetwerk.	Wat betreft de sectorale benadering zie de reactie bij Algemeen/proces hierboven. De door de minister genoemde aspecten en invalshoeken komen overeen met het beleid zoals dat me de UAB wordt beoogd. Ook is de MRDH actief aan de slag met Beter Benutten, waarbij inderdaad vanuit het perspectief van de gebruiker wordt gedacht.	--
Openbaar Vervoer			
Barendrecht	In de paragraaf "opgaven netwerk" hoofdstuk projecten openbaar vervoer wordt het belang aangegeven van verdichting 'Stedelijk Programma rond stations'. Wij pleiten ervoor dat deze mogelijkheid door MRDH samen met ons versterkt worden richting de Provincie Zuid Holland.	Verdichting rond stations is een kernprincipe van Stedenbaan.. Indien zich op deze locatie belemmeringen voordoen, kan in overleg met de provincie Zuid-Holland bezien worden of en hoe die weggenomen kunnen worden. Dit past bij de inzet te komen tot procesafspraken met PZH over de samenwerking op het raakvlak van mobiliteit en ruimte.	--
Barendrecht	Wij zouden graag willen zien dat de MRDH een actievere rol	De bedoelde tramprojecten kennen een	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	vervuld in het dossier tram 23/ 25 en dat er meer bestuurlijke betrokkenheid is bij het project tramplus versnelling op en in Barendrecht Carnisselande en ook in relatie tot de maatregelen op Rotterdam Zuid.	moeizame voortgang waarbij lokale omgevingsvraagstukken vaak conflicteren met het belang voor de reiziger van een kortere reistijd, gegeven de zeer beperkte beschikbare financiële middelen. Daarnaast speelt, zoals Barendrecht aangeeft, de gebiedsontwikkeling in Rotterdam zuid (Stadionpark). MRDH zal in overleg met gemeenten bezien hoe de lokale gebiedsontwikkeling een nieuwe invalshoek kan zijn om de tramprojecten 23/25 een impuls te geven.	
Capelle aan den IJssel	T.a.v. Integratie doelgroepenvervoer en OV: Wij adviseren u, in het kader van het opstellen van de nieuwe Kadernota OV, een directe koppeling te leggen tussen bovengenoemde integratie en de richtlijnen/eisen t.a.v. de minimale frequentie ontsluitend regulier OV (voor zowel landelijk als stedelijk gebied), zoals aangegeven in de tabel op blz. 53.	Dat advies wordt betrokken bij de opstelling van de Kadernota OV	--
Delft	Deze HOV verbinding tussen Den Haag Leijenburg en station Delft was onderdeel van de Lijnennetnota Netwerk RandstadRail van het Stadsgewest Haaglanden uit 2009. Om voor onze onduidelijke redenen is dit deel in de Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 niet opgenomen. Wij verzoeken u om dit deel weer toe te voegen als te onderzoeken HOV-verbinding.	Het aantal reizigers op deze lijn is niet bovengemiddeld. Een halfuurdienst de hele dag biedt ruim voldoende capaciteit. De lijn heeft op een aantal punten een vrijliggende baan. Naar huidig inzicht zal een verhoging van de kwaliteit en de geplande gebiedsontwikkeling onvoldoende extra reizigers trekken voor HOV-kwaliteit. In het kader van de toekomstvisie HOV-netwerk zal hier nogmaals naar worden gekeken.	--
Den Haag	De raad is van oordeel dat er belangrijke gezamenlijke opgaven zijn voor een hoogwaardige aansluiting van de ontwikkelingsgebieden Scheveningen Haven en Binckhorst op het openbaar vervoer, de realisatie van goede wachtruimte op het busplatform, de realisatie van de fietsenstalling KJ-plein evenals het waarborgen van voldoende capaciteit op centrale delen van het Haagse tramnetwerk om verdere groei van het openbaar vervoer mogelijk te maken.	De opgaven worden onderschreven door MRDH en zijn reeds opgenomen in de UAB.	--
Den Haag	De raad is van oordeel dat een verkennende studie naar een schaalsprong naar metropolitaan OV in de Centrale Zone van Den Haag, als drager voor stedelijke verdichting, versterking van de agglomeratiekracht en ontsluiting van economische toplocaties in de stad, waaronder de Binckhorst, Central	MRDH is bereid om met (onder andere) gemeente Den Haag een verkennende studie te doen naar een schaalsprong van het regionale OV als drager voor stedelijke verdichting in Den Haag (en directe	Op pag 106 de verkenning nummer 2 vervangen door: “Schaalsprong verstedelijking/metropolitaan OV centraal Den Haag, inclusief

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	Innovation District, Internationale Zone en Scheveningen moet worden toegevoegd.	omgeving). Met nadruk stelt MRDH dat deze verkenning de ruimtelijke opgave van stedelijke verdichting en de OV-opgave in samenhang wil bezien.	internationale zone”
Den Haag	Den Haag wil gezien het brede draagvlak en het grote belang van de stad en de regio dat de MRDH zich blijft inspannen om de directe internationale treinaansluiting tussen Den Haag en Brussel in stand te houden met een frequentie van tenminste acht ritten per dag. Tevens zal er op zo kort mogelijke termijn een directe verbinding Den Haag – Eindhoven – Düsseldorf tot stand moeten worden gebracht.	MRDH acht een internationale treinverbinding vanuit de metropoolregio naar België/Frankrijk van evident en groot belang en zal zich blijvend inspannen voor behoud en verbetering van deze verbinding. Dat geldt eveneens voor de treinverbinding naar Düsseldorf.	--
Den Haag	De raad mist bij de beschrijving van de rollen van de MRDH in het openbaar vervoer (blz. 61) de rol van “medeaandeelhouder”	MRDH heeft feitelijk de rol van aandeelhouder in de OV-bedrijven RET en HTM. Deze rol is gekoppeld aan het juridisch mogelijk maken van inbesteding van OV-concessies aan RET en HTM. Echter MRDH gebruikt deze rol niet als sturingsrol om inhoudelijke OV-opgaven te realiseren. MRDH stuurt via de concessies die zij verleent aan OV-bedrijven. Derhalve is de aandeelhoudersrol van MRDH niet benoemd als sturingsrol in de UAB en wel de rol van concessieverlener.	--
Krimpen aan den IJssel	Wij zijn een groot voorstander van het streven om in personenvervoer over water (in samenhang met de netwerken van fiets, OV en weg) veel meer samenhang te brengen. Zeker voor gemeenten met een goede oriëntatie op het water is hier nog een wereld te winnen denken wij.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Krimpen aan den IJssel	Samen met de gemeenten Ridderkerk en Rotterdam werken wij graag mee aan de verkenning van de (financiële) haalbaarheid van een voet-/fietsveer tussen bedrijventerrein Stormpolder in Krimpen aan den IJssel en het eiland IJsselmonde	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Krimpen aan den IJssel	Wij juichen het fenomeen “last mile innovatie” van harte toe. Gezien de betrekkelijk korte afstand tussen metrostation Capelsebrug en onze gemeente (minder dan 3 km) verdient de uitwerking hiervan voor dit station volgens ons hiervoor alle aandacht	Met last mile wordt gedoeld op een opgave waar regulier OV geen of een onvoldoende efficiënte optie is. In Stormpolder is regulier OV beschikbaar.	--
Lansingerland	Voor de verbinding Alexander – Delft zou in onze visie de A16 Rotterdam een functie kunnen vervullen en het is nuttig dit te betrekken bij het ontwerp van deze wegverbinding.	De A16 Rotterdam zal zo’n functie ook vervullen voor de verbinding Alexander-Zoetermeer. Deze eventuele ontwerpopgave is door Lansingerland niet eerder aangekaart.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		Een aparte toerit of voorzieningen in de tunnel zijn niet mogelijk. Te zijner tijd zal gekeken moeten worden of doorstromingsbevorderende maatregelen noodzakelijk zijn.	
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	De volledige spoorverdubbeling tussen Rotterdam en Den Haag is de terechte nummer 1 prioriteit van de MRDH, die veel zal betekenen voor de agglomeratiekracht van onze regio. Voorwaarde is daarbij dat deze backbone goed aansluit op de regionale netwerken (Hoekse Lijn, Nissewaardlijn).	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Het opnemen van Schiedam Centrum als IC-station in de Uitvoeringsagenda en het op de OV-projectenkaart opnemen van de verbinding naar Rotterdam The Hague Airport en de (te verbeteren) verbinding naar de EXPO 2025.	In de UAB is Schiedam centrum IC-station. Uit recent onderzoek naar busverbindingen naar/langs RTHA blijkt een spitsbus Schiedam – Lansingerland via Airport een verbinding met enige potentie. In het kader van vervoerplanontwikkeling wordt dit door de vervoerder RET nader bekeken. Voor RTHA wordt thans in samenwerking met de markt gezocht naar innovatieve vormen van vervoer om de bereikbaarheid van de luchthaven te verbeteren. Het kabinet heeft besloten het bid voor de World Expo 2025 niet te steunen.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Wij verzoeken om het doortrekken van tramlijn 21 naar station Kethel en het doortrekken van tramlijn 24 vanuit Vlaardingen-Holy via het Centrum tot station Vlaardingen-West (verkenningsfase) op te nemen in de OV-projectenkaart van de Uitvoeringsagenda.	Het doortrekken van tramlijn 21 is onderdeel van de verkenning nr 18 naar station Kethel. Grote delen van de route van Vlaardingen Holy naar Vlaardingen West wordt nu gereden door buslijnen 56 en 57. Gezien de bezettingscijfers wordt de verbinding vooralsnog niet als tramwaardig ingeschat. Er zijn geen substantiële ontwikkelingen langs dit tracé gepland, die nu een afzonderlijke verkenning naar een.tramverbinding rechtvaardigen. De verbinding zal worden bezien in het kader van het opstellen van de Toekomstvisie HOV-netwerk.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Wij verzoeken zo snel mogelijk nader beleid op te stellen met betrekking tot beheersing van de kosten voor beheer en onderhoud van railinfrastructuur en dit in de Uitvoeringsagenda op te nemen.	Kostenbeheersing beheer en onderhoud railinfrastructuur is reeds opgenomen in de UAB als topeis (10% efficiënter OV). Deze topeis wordt nader uitgewerkt.	--
Maassluis,	De MRDH signaleert bij het OV het probleem dat het vervoer	Dit refereert aan de tekst op pag 57 waar	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Vlaardingen, Schiedam	teveel gericht is op de centra. Het voorstel van de MRDH tot ruimtelijke ontwikkeling aan de randen kan ook contraproductief werken. (…) Wij verzoeken u het concept van een regionaal hoogwaardig snelbusnet nader uit te werken in de kadernota OV en op te nemen in de Uitvoeringsagenda als verkenningsproject.	sprake is van “met slimme spreiding van ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een tegenspits”. Dit heeft betrekking op HOV-corridors en is geen pleidooi voor ruimtelijke ontwikkeling aan de randen. Het uitwerken van het busnetwerk is geen onderdeel van de Kadernota OV. De kadernota OV stelt de minimum eisen op waaraan het OV moet voldoen. In de PvE van de busconcessies kunnen eisen gesteld worden aan specifieke verbindingen, er van uitgaande dat verbindingen voldoende markt- en netwerkwaarde kennen .	
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	T.a.v. lokaal vervoer: De MRDH heeft daarbij niet alleen een inhoudelijke en financiële verantwoordelijkheid, maar ook een rol als regelgever. Alleen als aan deze rollen invulling wordt gegeven zijn kosteneffectieve oplossingen mogelijk en kan een win-win situatie optreden. We wijzen hierbij op het -aan de basis - zeer effectieve lokaal vervoersysteem dat in Vlaardingen en Schiedam is opgezet, dat meer "ruimte en steun" nodig heeft vanuit de MRDH om zich volwaardig te kunnen ontwikkelen. Het lokaal vervoerssysteem (first en last mile) dient ook in Maassluis vorm te krijgen.	De MRDH ziet deze zienswijze als een steun van de drie gemeenten voor de opgave uit de UAB om te zoeken naar meer vraaggestuurde vormen van collectief vervoer in samenhang met het gemeentelijke doelgroepenvervoer.	
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	De “framing” van vervoer over water als fietsvoorziening en daarmee de verantwoordelijkheid van de gemeenten is ons inziens onterecht.	De MRDH neemt kennis van het standpunt van drie gemeenten. Bij de opstellen van de visie op personenvervoer over water zal dit aan de orde komen.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Wij verzoeken tot verlenging van de waterbusverbinding (Dordrecht-) Rotterdam via de RDM-campus naar Schiedam het Hoofd als realisatieproject op te nemen en verder naar Pernis, Vlaardingen en Maassluis als verkenningsproject.	De MRDH stelt eerst samen met de gemeenten een visie op over personenvervoer over water. Het opnemen van specifieke verkenningen is dan ook prematuur.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Tevens verzoeken wij het veer Maassluis-Rozenburg op te nemen op de kaart van het OV netwerk. Maassluis stelt het grote belang van het veer aan de orde.	De MRDH acht het van groot belang dat deze verbinding voor fietsers en voetgangers blijft bestaan. Het betreft echter een veerverbinding en is geen openbaar vervoer.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Schiedam vraagt aandacht voor het “herstel” van de avondbediening van tramlijn 21 naar eindhalte Woudhoek. Rechtstreeks, danwel door lijn 24 naar Vlaardingen een "lus" te laten draaien via eindhalte Woudhoek. Dat laatste hoeft niet veel	Dit is een onderwerp dat niet in de UAB wordt vastgelegd, maar aan de orde kan komen in het kader van het Vervoerplan dat jaarlijks wordt opgesteld als basis voor de	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	extra rijtijd te betekenen voor de trams.	dienstregeling. Sinds circa drie jaar rijdt in Schiedam Noord 's avonds een kleine bus, waarmee beter wordt aangesloten op de vervoersvraag. Een oplossing via het heen en weer laten rijden van tram 24 dupeert het aanzienlijk grotere aantal reizigers naar Vlaardingen Holy. Deze casus onderstreept het belang van het onderzoek naar integratie van ontsluitend OV en doelgroepenvervoer, zoals dat in de UAB is opgenomen.	
Midden-Delfland	Uit onderzoek blijkt dat streeklijn 36 (Den Haag-Maasland-Schiedam) genoeg reizigers vervoert om de lijn in de aankomende concessie verder te ontwikkelen tot HOV-bus. Wij verzoeken u dan ook om lijn 36 ook tussen Naaldwijk en Schiedam op te nemen in het Netwerk OV 2025. Dit sluit ook beter aan bij de functie en ambities voor OV-knoop Maasland-Viaduct langs deze lijn.	Dat is juist.	In figuur 7.2 de verbinding Naaldwijk-Schiedam als HOV bus opnemen.
Midden-Delfland	De aanleg van lijn 37 (Den Haag-Den Hoorn-Delft) is begonnen met HOV-bus ambitie en in de verre toekomst mogelijk een ombouw tot tramverbinding. De lijn voert door gebieden die nog in ontwikkeling zijn en de infrastructuur is nog niet overal gereed. Wij verzoeken u dan ook om lijn 37 als HOV-bus verbinding op te nemen in het Netwerk OV 2025.	Het aantal reizigers op deze lijn is niet bovengemiddeld. Een halfuurdienst de hele dag biedt ruim voldoende capaciteit. De lijn heeft op een aantal punten een vrijliggende baan. Naar huidige inzicht zal een verhoging van de kwaliteit en de geplande gebeidsontwikkeling onvoldoende extra reizigers trekken voor HOV in 2025. In het kader van de op te stellen toekomstvisie HOV-netwerk zal hier nogmaals naar worden gekeken.	--
Midden-Delfland	De viersporigheid Den Haag-Rotterdam wordt genoemd als een van de 'Icoonprojecten van de regio'. Onderzoek naar een verantwoorde inpassing en het verminderen van de barrièrewerking van het spoor is wat ons betreft een onlosmakelijk onderdeel van die ambitie en een thema binnen de verkenningsfase.	Als uitbreiding van de huidige twee sporen aan de orde is, zal de MRDH het initiatief nemen om een gezamenlijk inpassingskader vast te stellen	--
Midden-Delfland	Met de invoering van de OV-chipkaart is het gebruik van het OV lastiger geworden voor toeristen en bezoekers uit het buitenland. Graag zouden wij zien dat er wordt gewerkt aan nieuwe reisproducten voor bezoekers binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, waarbij eenvoud en interoperabiliteit tegen een aantrekkelijk tarief voorop staan.	Op 21 april 2016 wordt het TouristDay Ticket gelanceerd. Een dagkaart OV die geldig is in bus, tram, metro en waterbus voor heel Zuid-Holland.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Ridderkerk	In de paragraaf 'Projecten Openbaar vervoer' is een onderzoek opgenomen om te komen tot een duidelijke visie op de relatie Drechtsteden – Ridderkerk - Rotterdam. Wij achten dit onderzoek van groot belang voor de kwaliteitsontwikkeling van het openbaar busvervoer in Ridderkerk. Wij zien graag een uitnodiging tegemoet om aan te haken bij de nu al lopende onderzoeken van de Provincie Zuid-Holland naar de uitrol van het R-net busvervoer van en naar de Drechtsteden.	Nog dit voorjaar gaan betrokken partijen met elkaar in gesprek over deze HOV-visie (tram/bus), waarbij ook de relatie met het ontsluitend busnet in kaart zal worden gebracht.	--
Ridderkerk	Een meerjarige pilot met buslijn 601 draait naar grote tevredenheid van een groeiend aantal passagiers. Gelet op het succes van deze pilot gaan wij er vanuit dat buslijn 601 wordt ingebed in de reguliere dienstregeling.	Als OV-maatwerkvoorziening doet lijn 601 het aardig en heeft RET als opdrachtnemer van de gemeente Ridderkerk al aangegeven deze verbinding te willen voortzetten. Als reguliere OV-verbinding in de concessie zijn er vooralsnog te weinig reizigers om aantrekkelijk te zijn. Op dit moment past het aanbod dus bij de vraag. Een van de opgaven uit de Uitvoeringsagenda is 'Integratie van gemeentelijk doelgroepenvervoer en ontsluitende OV-diensten' Onderzoek hiernaar loopt en de toekomst van lijn 601 zal hierbij betrokken worden .	--
Ridderkerk	Ook willen wij aanhaken bij uw recent gestart initiatief om te komen tot het slimmer organiseren van het doelgroepenvervoer.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Ridderkerk	Om te komen tot verduurzaming van de bussenvloot van de RET is het investeren in aandrijvingen op waterstof en/of elektriciteit van groot belang. De RET zou zelf willen investeren in deze migratie. Wij vernemen graag of dit kan leiden tot versnelling van de vervanging van het huidige materieel.	Vervroegd afschrijven van het huidige busmaterieel is kapitaalvernietiging. Het klopt dat RET gezegd heeft te willen investeren in een migratie naar andere materieel, maar tot op heden is geen inzicht gegeven in de volledige businesscase. Met financiële steun van MRDH worden er door RET wel pilots gedaan en/of opgestart op het gebied van duurzamer busmaterieel.	--
Ridderkerk	De samenhang van openbaar vervoer (over water) met het gebruik van de fiets en het wegvervoer zal door u in kaart worden gebracht. Wij zien graag dat hierbij betrokken wordt, de omgevingskwaliteit van halteplaatsen en P&R-voorzieningen, en de bereikbaarheid van die voorzieningen.	De gemeente Ridderkerk zal hierbij betrokken worden.	--
Ridderkerk	Ook willen wij hierbij onze wens betrekken van een waterbushalte nabij de wijk Bolnes.	De MRDH neemt hier kennis van	
Rijswijk	Op pagina 57 van de UAB staat dat voorkomen moet worden dat	Met de zinsnede over "sluitpost" wordt	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	OV in een te ontwikkelen gebied een sluitpost is. Wij ondersteunen deze koers. (...) Wij gaan ervanuit dat de lopende gesprekken met de MRDH spoedig resulteren in een OV verbinding bij RijswijkBuiten.	bedoeld, dat consequenties voor het OV (ook financieel) integraal onderdeel zouden moeten zijn van de besluitvorming over locatieontwikkeling en er in de toekomst dus ook toe kan leiden dat locaties niet of op en andere manier worden ontwikkeld. De snelste oplossing voor OV in RijswijkBuiten is het verschuiven van lijn 51 naar de Beatrixlaan. De gemeente heeft echter de voorkeur voor een OV-verbinding via een nog aan te leggen tunnel onder het spoor, die niet voor 2019 te verwachten is.	
Rijswijk	In het kader van de 4-sporigheid verwachten wij van de MRDH een actieve steun voor de realisatie van een halteplaats in de nieuwbouwlocatie RijswijkBuiten. De inzet is een combinatie van “lightrail” en “spoorboekloos rijden”.	RijswijkBuiten is opgezet als een groene woonwijk met lage dichtheden. Voor voldoende draagvlak voor een station zou gekozen moeten worden voor een stedelijke opzet met hogere dichtheden en concentratie nabij het station. De locatie zal dan ook niet voldoen aan de eisen die door NS aan de opening van een treinstation worden gesteld. In het Toekomstbeeld OV is één van de toekomstperspectieven om sprinters te vervangen door lightrail die in het stedelijk gebied kan doordringen. In zo’n lange termijnperspectief kan een halte in RijswijkBuiten wel beschouwd worden.	--
Rijswijk	Op pagina 59 wordt het verbeteren van de aansluiting van economische toplocaties langs de kennisas op het spoor genoemd. De Plaspoelpolder is als metropolitaan economisch centrum in de UAB opgenomen maar staat op pagina 59 niet specifiek genoemd. Wij stellen voor om de Plaspoelpolder aan de genoemde locaties toe te voegen.	Het was niet de bedoeling om in tabel 59 een uitputtende opsomming te geven van de locaties. In plaats van de locaties zal in de tekst een verwijzing naar figuur 4.2 worden opgenomen.	In tabel 7.3 bij Verbeteren van de aansluiting van de economische toplocaties op het spoor de namen van de voorbeelden vervangen door: “(...) voor de metropolitane economische centra uit figuur 4.2 en op termijn ook de daarin aangeduide ontwikkellocaties.”:
Rijswijk	Op pagina 106 staat dat er een visie op personenvervoer over water wordt gemaakt. In de totstandkoming van het beleidsdocument denken en werken wij graag mee.	De MRDH zal Rijswijk uitnodigen	--
Rotterdam	Ten aanzien van de op te stellen Kadernota OV		--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	Ten aanzien van de tram: om niet alleen de TramPlus-lijnen, maar ook (delen van) de Stadstramlijnen te categoriseren onder het regionaal Hoofdnet OV. Dit, omdat voor de reiziger het onderscheid tussen deze beide categorieën tramlijnen vrijwel geen rol speelt en omdat vrijwel alle tramlijnen een verbindende functie in het netwerk hebben en radiaal georiënteerd *Ten aanzien van de bus:* om (delen van) het huidige Frequentbuslijnen te categoriseren onder het regionaal Hoofdnet OV. Dit mede omdat dit type buslijnen vaak in de praktijk al grotendeels voldoet aan de systeemkernmerken van het Hoofdnet OV en de opgave wat onze raad betreft ligt in het verder versterken van deze lijnen. *Ten aanzien van de sociale functie van het OV* en de verantwoordelijkheid die de MRDH heeft voor het waarborgen van een minimaal bedieningsniveau, is het van belang om een door de gemeenten gezamenlijk gedragen beeld hieromtrent te ontwikkelen.	De structuur van het HOV-net is niet het onderwerp van de Kadernota OV. De MRDH zal een toekomstvisie op het HOV-netwerk ontwikkelen, waarin de genoemde vraagstukken meegenomen worden. De MRDH ziet de opmerking over de sociale functie als een ondersteuning om te zoeken naar meer vraaggestuurde vormen van collectief vervoer in samenhang met gemeentelijk doelgroepenvervoer. Dat is inderdaad een traject dat nadrukkelijk samen met de gemeenten zal worden doorlopen.	
Rotterdam	De MRDH constateert een aantal knelpunten binnen het OV tijdens de spitsuren. Als mogelijke oplossing wordt gedacht aan het beter spreiden van het aantal reizigers over de dag. Met name scholieren en studenten, 40 procent van het spitsverkeer, moeten verleid worden met gedifferentieerde tarieven en het later of eerder staren met school/opleiding. Wij pleiten ervoor niet alleen in te zetten op spreiding over de dag maar om het alternatief ook te zoeken in een groter aanbod van het OV tijdens de spitsuren.	Knelpunten in het OV tijdens de spits kunnen in de optiek van MRDH zowel aan de vraagzijde als de aanbodzijde worden aangepakt. MRDH merkt daarbij op dat het oplossen aan de aanbodzijde (extra capaciteit in de spits) een relatief kosten ineffectieve maatregel is. Gelet op de geformuleerde topeis in de UAB (-10% lagere kosten OV) acht MRDH het oplossen van spitsdrukte met meer capaciteit in de praktijk minder kosteneffectief dan het beïnvloeden van de vraagzijde.	--
Rotterdam	Vervoer over water is een zeer belangrijke schakel in het fietsnetwerk en van groot belang voor de economische ontwikkeling en vitaliteit van rivieroeverlocaties. Vanuit gemeentelijk perspectief is daarom de opstelling van de Vervoersautoriteit met betrekking tot vervoer over water te terughoudend. Vervoer over water is weliswaar geen regulier OV, het belang ervan in de mobiliteitsketen en het ontsluiten van oeverlocaties is onmiskenbaar. Daarom is de zienswijze van onze raad, dat in deze vorm van vervoer gezamenlijk door gemeenten en MRDH moet worden opgetrokken.	De constatering dat sprake is van een gezamenlijke opgave wordt door de MRDH onderschreven. Om die reden stelt de MRDH dan ook een visie op over personenvervoer samen met de gemeenten. Die gezamenlijkheid heeft ook betrekking op de verantwoordelijkheid voor realisatie en exploitatie van verbindingen. Het is niet vanzelfsprekend dat die verantwoordelijkheid bij de MRDH ligt.	--
Voorne-Putten	• In figuur 7.2 "Netwerk openbaar vervoer 2025" ontbreekt in de legenda de aanduiding voor de waterbus.	• Waterbus en de verbinding naar RDM zijn weergegeven met een stippellijn.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	• In dezelfde figuur wordt het OV knooppunt Spijkenisse Centrum aangeduid als lokaal knooppunt. • In de opgaven OV-netwerk (tabel 7.3) ontbreekt het tarievenbeleid en de eventuele differentiatie hierin.	• Zie antwoord in Hoofdstuk 4. • Eventuele differentiatie van tarieven is gedacht als onderdeel van de taak om te bezien in hoeverre met prijsmechanismen de mobiliteitsmarkt beter kan functioneren (paragraaf 9.4 punt 9).	
Voorne-Putten	De integratie doelgroepen vervoer/ regulier openbaar vervoer is van direct belang voor het openbaar vervoer. Dit moet dan ook als project opgenomen worden bij de projecten openbaar vervoer (figuur 7.3).	In figuur 7.3 zijn alle fysieke projecten opgenomen. Integratie doelgroepenvevoer c.a. staat in tabel 7.3 vermeld. De MRDH is verheugd dat Voorne-Putten hierbij als pilotgebied zal fungeren.	--
Voorne-Putten	In figuur 7.3 is onduidelijk wat de functie is van het NS station Schiedam Centrum. Voor de ontsluiting van Voorne-Putten is de IC status van dit station van grote waarde.	In figuur 7.3 is de functie van NS station Schiedam Centrum weergegeven als IC-station.	
Wassenaar	Voor het landelijk gebied is als netwerkeis voor de bus een frequentie van minimaal 1 maal per uur in de spits opgenomen (zie tabel 7.1). Dit is voor Wassenaar onacceptabel. Voor een goed functionerend openbaar vervoernetwerk is tijdens dalperioden al een frequentie van 2 – per uur noodzakelijk. Wij verzoeken u dan ook dringend om dit binnen de UAB te wijzigen.	Vanwege het opstellen van de Kadernota OV betreft tabel 7.1 richtlijnen en geen eisen. In de Kadernota wordt dit uitgewerkt..	--
Wassenaar	T.a.v. verbinding station Voorschoten: (..) de kansen die het regulier openbaar vervoer biedt voor de totstandkoming van deze verbinding dienen daarbij beslist niet uit het oog verloren te worden.	De MRDH schat de kansen voor een OV-verbinding niet hoog in, hetgeen geïllustreerd is door de mislukte pilot van de gemeente in 2012.	--
Wassenaar	Samenvatting: Wassenaar verzoekt dringend om het onderzoek naar een lightrailverbinding Den Haag-Leiden-Bollenstreek met een aftakking naar Wassenaar in de UAB op te nemen.	Er is geen sprake van een onderzoek naar een lightrailverbinding naar Bollenstreek of Wassenaar. Wel is in het kader van het “Toekomstbeeld OV” voor de lange termijn als mogelijke ambitie het gedeeltelijk ombouwen van de spoorverbinding Den Haag-Leiden tot lightrail opgenomen. Het verzoek van Wassenaar zal bezien in het kader van de op te stellen Toekomstvisie HOV-Netwerk.	--
Westland	Een voorbeeld van een regionale opgave waar samenwerking belangrijk is, is de ambitie voor hoogwaardig openbaar vervoer op de corridor Den Haag - Westland - Rotterdam. Zuid-Holland vanuit haar wegbeheerdersrol en haar expertise op het gebied van R-net, de Vervoersautoriteit vanuit de wettelijke rol als concessieverlener. Wij werken deze opgave graag samen met u op tot een project.	De MRDH neemt hier kennis van. Er moeten nog wel gezamenlijke keuzes gemaakt worden welke verkenningen als eerste worden opgepakt.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Westland	Figuur 7.2: De bereikbaarheid van de regio vraagt echter ook om een goede OV-verbinding met Rotterdam. Een groot deel van de infrastructuur staat al hoge en betrouwbare snelheden toe (de A20). Gaarne de HOV-corridor op kaart doortrekken van Naaldwijk tot aan Schiedam.	Deze lijn heeft nu nog geen R-Netkwaliteit, maar de MRDH verwacht dat die zonder specifieke maatregelen wel die kwaliteit zal krijgen. Het voorstel wordt overgenomen. De twee verkenningen worden samengevoegd te tot één verkenning voor HOV in Westland. De verkenning nummer 11 HOV-verbinding bus uit Westland kan vervallen. Verkenning 5 Visie op HOV Den Haag –Westland –Hoekse Lijn blijft staan. Deze verkenning is één van de bouwstenen van de op te stellen Toekomstvisie HOV-newerk.	• In figuur 7.2 de verbinding Naaldwijk-Schiedam als HOV bus opnemen. • In figuur 7.3 en in het overzicht verkenningen OV in hoofdstuk 9 de verkenning 11 HOV Westland schrappen . • In figuur 7.3 de lijn van de verkenning 5 Den Haag verlengen tot nabij de Hoekselijn
Westland	Met het oog op het verlopen van de busconcessie 'Haaglanden-streek' medio 2017 vragen wij uw aandacht voor de juiste beleidsambities voor een nieuwe concessie. In het Westland zijn ambities voor hoogwaardig openbaar vervoer ('R-net') op sterke buslijnen met groeipotentie. De band tussen de regio en de stad wordt steeds sterker. Dat pleit voor goed openbaar vervoer tussen beide Bovendien past dit heel goed in de bevindingen die de OESO onlangs in haar rapport heeft opgenomen: de eenheid van de regio versterken door betere verbindingen. Dat kan door frequente verbindingen met de voor Westland belangrijkste aanknopingspunten: Leyenburg. Rijswijk, Delft en Schiedam.	Het kwaliteit van het OV in Westland heeft de aandacht van de MRDH. Aanpassingen van het netwerk is niet noodzakelijk onderdeel van de procedure van de concessie. De te stellen eisen in de Kadernota OV en de nieuwe concessie zijn uiteraard wel het kader waarbinnen naar aanpassingen wordt gekeken. Daarbij: Naarmate arbeidsplaatsen en voorzieningen ruimtelijk meer langs OV zijn gebundeld is HOV sneller te realiseren.	--
Westland	Daarnaast vragen we uw aandacht voor de bereikbaarheid van kleine kernen. Verder is er een nadrukkelijke koppeling met het door gemeenten geregelde doelgroepenvervoer. Een nieuw Programma van Eisen zal moeten uitnodigen om die kwaliteitsslag te maken. Het zal wellicht noodzakelijk hier zijn innovaties toe te passen; daar willen wij graag bij betrokken raken.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Zoetermeer	Wij zijn van mening dat de lightrailverbindingen Rotterdam Centrum - Zoetermeer en Zoetermeer - Leiden logische onderdelen zijn binnen dit systeem en het is dus goed dat beide zijn opgenomen in de verkenningsfase.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Zoetermeer	Daarnaast zijn wij van mening dat ook een lightrailverbinding naar Delft/Westland in deze verkenningsfase een goede aanvulling zou zijn, onder andere vanwege de economische potentie tussen de TU-Delft en de bedrijvigheid in Zoetermeer.	De huidige busverbinding haalt qua vraag en frequentie niet R-Net-kwaliteit. Het is zonder fundamentele aanpassingen van het bestaande provinciale en gemeentelijke ruimtelijke beleid niet te verwachten dat het	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	Dit geldt ook voor de opname in de verkenningsfase van het verlengen van de N209 vanaf Benthuizen richting de N11. Wij verzoeken u om deze verkenningen dit jaar af te ronden.	gebied tussen Zoetermeer en Delft veel nieuwe reizigers genereert. Onderzoek naar een lightrailverbinding ligt daarom nu niet voor de hand. In het kader van de op te tellen toekomstvisie HOV-nertwerk kan hier nogmaals naar worden gekeken. Er moeten nog keuzes gemaakt worden over de volgorde van de te starten verkenningen.	
Provincie Zuid-Holland	Bij de voorbereiding van de nieuwe en de dagelijkse operatie in onze beider OV-concessies zullen we nog meer dan voorheen het belang van de reiziger en de daarvoor benodigde integratie van openbaar vervoersnetwerken centraal moeten stellen. Met respect voor ieders verantwoordelijkheden kunnen en moeten we de samenhang in het OV-netwerk in Zuid-Holland en de Zuidelijke Randstad verder verbeteren. Wij brengen de belofte aan de reiziger voor deze schaalsprong graag met u in praktijk in de in voorbereiding zijnde concessie voor Drechtsteden Alblasserwaard Vijfheerenlanden, ook waar het de integralere aanpak van de Waterbus betreft.	Voor HOV Rotterdam-Ridderkerk-Drechtsteden gaan wij graag de samenwerking aan om voor de bewoners in het gebied tot een aantrekkelijker en doelmatiger OV-netwerk te komen. In hoeverre waterbus hierbij een rol kan spelen zal blijken uit de gezamenlijke visie op personenvervoer over water.	--
Provincie Zuid-Holland	Ook het succes van de metro en Randstadrail kan verder worden uitgebouwd, denk daarbij aan een metropool als Londen waar plannen zijn om de metro 24 uur per dag te laten rijden	De MRDH is het er mee eens dat op het succes van metro en RandstadRail voortgebouwd meot worden. Daarvoor is een gezamenlijke visie op het toekomstig HOV-net noodzakelijk. Of de agglomeratiekracht van de metropoolregio in de toekomst zo groot wordt dat nachtbediening van de metro in beeld komt valt te bezien.	
Regio Midden-Holland	Voor de korte termijn zien wij mogelijkheden voor verlichting van de problematiek door het openbaar vervoer te stimuleren. Veel reizigers vanuit de Krimpenerwaard reizen dagelijks vanuit een landelijk gebied waar het autogebruik hoog is. Wij vinden dat we de automobilist moeten verleiden om de auto niet voor de gehele reis te gebruiken en deze nog af te vangen voordat zij de Algerabrug over zijn. Dit vergt een goede en hoogfrequente busverbinding over de Algeracorridor richting Capelsebrug en een P&R gelegenheid aan de Krimpenerwaardse zijde van de Algeracorridor. Wij trekken graag met u op om tot een oplossing te komen.	De busverbinding naar Capelsebrug is kwalitatief in orde. De gemeente Krimpen aan den IJssel onderzoekt de mogelijkheden voor P+R bij het busstation aldaar. Uit onderzoek in het verleden bleek, dat de P+R-voorzieningen die meer oostelijk in de Krimpenerwaard zijn gelegen nog voldoende capaciteit hebben.	--
Regio Midden-Holland	Wij achten het daarom van belang om in te zetten op het verleiden van de automobilist om meer gebruik te maken van het	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	openbaar vervoer, juist daar waar dit het hardst nodig is: de A12, A20, Ring Rotterdam en de Algeracorridor.		
Regio Midden-Holland	Wij verzoek u, in het belang van de reiziger, te bevorderen dat de verschillende OV-systemen tussen ons en uw gebied goed op elkaar aansluiten. Wij denk hierbij ook aan mogelijkheden voor vervoer over water [….]. Wij vragen u ten aanzien van de richtlijnen en bereikbaarheidsvereisten van uw OV-netwerk zich niet te laten beperken door de bestuurlijke grenzen van de MRDH, maar naar feitelijke reizigersstromen te kijken en waar nodig de samenwerking op te zoeken. Wij staan daarvoor open.	MRDH kijkt in de samenwerking met de provincie Zuid-Holland zeker over de grenzen heen. Of vervoer over water iets kan betekenen voor de OV-relatie met Midden Holland is onzeker.	--
Regio Midden-Holland	We zouden met u van gedachten willen wisselen over onder meer de voorgestelde lightrailverbinding tussen Zoetermeer en Leiden. We trekken samen met u op in de lobby voor het verhogen van de frequentie op de 'oude lijn' Den Haag – Leiden.	MRDH wenst graag met u in gesprek gaan over de huidige busverbinding Zoetermeer-Leiden, echter samen met de provincie, zijnde vervoersautoriteit voor deze busverbinding. Wij gaan er van uit, dat de spoorse partners de Stedenbaanafspraken over frequentieverhoging zullen nakomen: spoorboekloos rijden van de Sprinter zo gauw de businesscase rond is..	--
EVO/TLN/VNO-NCW West/MKB /BZW/ Metaalunie	De organisaties vragen bijzondere aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer op vele bedrijventerreinen van de metropoolregio. Hiermee zal het aanbod aan werkgelegenheid (arbeidsplaatsen) beter aansluiten op de vraag (werkzoekenden en stagiaires).	Traditioneel openbaar vervoer is vaak geen optie wegens te geringe vervoersvraag. De MRDH denkt dat in een aantal gevallen een oplossing voor de last mile een beter alternatief kan zijn. De MRDH gaat hierover graag met de betrokken gemeenten in gesprek.	--
EPZ	Internationale connectiviteit: Goed te lezen dat de internationale connectiviteit per spoor richting Duitsland en Belgie/Frankrijk een goede plek in het verhaal heeft gekregen. Ik zie dat de lijn naar Duitsland zowel via Dordrecht als via Utrecht is ingetekend. Ik merk in de contacten met Brabant/Eindhoven en de Board daar, dat het verwarring geeft (en dus leidt tot suboptimale lobby) dat de regio op dat punt geen helder verhaal lijkt te hebben. Mijn beeld vanuit het MIRT onderzoek is dat voor de korte termijn alleen de verbinding via Eindhoven en Venlo realiseerbaar is en de regio dus ook samen met Brabant en Eindhoven daar hard voor zou moeten lopen; als het gaat over een meer hoogwaardige verbinding op lange termijn zijn beide routes een optie en kan het verstandig zijn de opties open te houden. Overigens ziet de EPZ vanuit economisch perspectief de	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	strategische waarde van een verbinding via Eindhoven als één van de hightech hotspots van Europa. Op deze manier is de verbinding overigens ook in REOS geborgd.		
TU Delft	Onze kenniswerkers en studenten hebben een bovengemiddelde voorkeur voor de fiets en het openbaar vervoer. Extra investeringen zijn nodig voor beter openbaar regionaal vervoer naar het Oostland, het Westland, de luchthavens en de noordrand van Rotterdam.	De TU-wijk ligt (historisch gegroeid) te ver van het spoor, waardoor de concurrentiepositie van het OV niet optimaal is. De verspreiding van studenten en personeel buiten Delft geeft te weinig basis voor hoogwaardig openbaar vervoer in de diverse richtingen. Naast de geplande investering in tram 19 is vooral het verbeteren van de last mile van belang. De bereikbaarheid van RTHA wordt uitgewerkt in het project OV-bereikbaarheid RTHA.	--
Auto			
Albrandswaard	Het moge daarom duidelijk zijn dat Albrandswaard vanaf het eerste moment graag bestuurlijk betrokken wordt bij de verkenningen naar realisatie van de A4-zuid, om de lokale belangen te kunnen inbrengen, om nadelen te helpen voorkomen en om een goede landschappelijke, verkeerstechnische en milieutechnische inpassing te bevorderen.	Op het moment dat er een verkenning gestart wordt naar de A4-zuid, dan zal de MRDH erop toezien dat alle relevante partijen, waaronder ook gemeente Albrandswaard, betrokken worden.	--
Barendrecht	Wij spreken bij deze onze bezorgdheid uit over het feit dat momenteel de bereikbaarheid (en bewegwijzering) van Barendrecht verminderd is door wijziging van de verkeersstromen op de Ridderster door het project MAVA. Graag willen wij te zijner tijd in dit project (bestuurlijk) betrokken worden.	Bij verkenningen voor de Ridderster en de Algera-/Brienenoordcorridor zal MRDH erop toezien dat alle relevante partijen, waaronder ook gemeente Barendrecht, betrokken worden. De kwestie van bewegwijzering zal door de MRDH bij Rijkswaterstaat onder de aandacht woden gebracht	--
Barendrecht	Wij pleiten ervoor om de A4 zuid versneld aan te leggen en rekening te houden met de landelijke inpasbaarheid in de omgeving en daarmee op te nemen in het autonetwerk voor 2025 als te realiseren verbinding. Graag willen wij te zijner tijd (bestuurlijk) in dit project betrokken worden.	In de betreffende figuur 7.4 zijn geen projecten opgenomen maar dat is het netwerk in 2025, met inbegrip van de zekere projecten, waartoe niet de A4-Zuid hoort. Indien uit de NMCA of het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag blijkt dat er bereikbaarheids-opgaven naar voren komen waar de A4-zuid als mogelijke oplossingsrichting gezien kan worden, dan zal op dat moment door het Rijk een beslissing genomen moeten worden voor een verkenning	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		naar de A4-zuid. Uitkomsten van de NMCA en het MIRT-onderzoek worden resp. in het voor- en najaar van 2017 verwacht. Het rijk bepaalt of er een verkenning wordt gestart aan de hand van gesignaleerde problemen in het kader van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse. Die wordt in 2017 opgeleverd.	
Barendrecht	Gezien het belang van de A29 als belangrijke verbinding naar het zuiden pleiten wij ervoor om de prioritering van deze autosnelweg op een hoger niveau (oranje) aan te geven dan het onderliggen wegennet (groen).	De figuur 7.6 is het bestuurlijk vastgestelde Tactisch Kader, waarmee ook door Barendrecht is ingestemd. Er is inmiddels gestart met een actualisatie, waarbij de gemeente betrokken zal worden.	--
Capelle aan den IJssel	m.b.t. Brienenoord-/Algeracorridor: Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u, mede namens het bestuur van de gemeenten Krimpen aan den IJssel en Krimpenerwaard, te bevorderen • dat de Verkenningsfase en daarna de Planstudiefase zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd, • dat er op korte tot middellange termijn zicht is op bekostiging, zodat er een besluit over de realisatie van deze nieuwe oeververbindingen kan worden genomen.	De gemeente constateert terecht dat de oplossing voor de Brienenoord- /Algeracorridor wegens tekort aan rijksmiddelen is getemporiseerd tot na 2028. De opgave hoort binnen de scope van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Hierover worden bestuurlijke conclusies getrokken in het najaar van 2017. De MRDH acht het daarom niet opportuun om vooruitlopend daarop actie te ondernemen.	--
Den Haag	De raad is van oordeel dat de strategie voor bereikbaarheid over de weg zich vooral moet richten op een optimale benutting van de beschikbare en geplande wegenstructuur. De raad merkt echter op dat het optimaal benutten van het netwerk nog forse investeringen vereist, waaronder investeringen in de Zuidelijke Randweg en de Beatrixlaan in Rijswijk. De raad wenst dat de mogelijkheden in kaart worden gebracht om de uitvoering van deze projecten te versnellen.	In de MRDH is om die reden opgenomen dat MRDH bijdraagt aan stedelijk verkeersmanagement. Dit gebeurt onder andere door deelname aan Bereik! en NDW. Daarnaast is geïnvesteerd in stedelijk verkeersmanagement en afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen. Het overleg over de Beatrixlaan tussen MRDH / Den Haag en Rijswijk is reeds opgestart. Zie ook reactie van de gemeente Rijswijk. Bij de Zuidelijke Randweg ligt het initiatief bij de gemeente Den Haag, op de eerste plaats voor de realisatie van het deel Erasmusweg-Lozerlaan.	--
Krimpen aan den IJssel	In samenspraak met onze buurgemeente Krimpenerwaard wordt momenteel onderzoek verricht naar de haalbaarheid van een nieuwe weg tussen de N210/Tiendweg en de Noord/Lekdijk	De MRDH verneemt graag de uitkomst	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Krimpen aan den IJssel	Wij vragen de MRDH dan ook zich sterk te maken om in overleg met Rijkswaterstaat en provincie te bezien welke voorbereidingen er al getroffen kunnen worden om te komen tot een drastische vernieuwing van de Algerabrug c.q. –corridor die tot gevolg heeft dat een minder kwetsbare en meer robuuste verbinding met een grotere capaciteit tot stand komt	Er is kortgeleden in het kader van Beter Benutten in de corridor geïnvesteerd waardoor de doorstroming is verbeterd. MRDH ziet geen aanleiding om op korte termijn hier actie te ondernemen.	--
Krimpen aan den IJssel	Dit heeft uiteindelijk geleid tot de oprichting van het Bestuurlijk Platform Algeracorridor. Hierin zijn naast de drie zojuist genoemde gemeenten ook de Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat als weg- en objectbeheerders vertegenwoordigd. Tot slot is de Regio Midden-Holland aangehaakt in de persoon van de voorzitter van het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer	MRDH neemt hier kennis van en vindt dit een goed initiatief.	--
Krimpen aan den IJssel	Op blz. 107 van de ontwerp-Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 staat “Oeververbinding(en) Rotterdam en Krimpen (N210) (in relatie tot HBAC)” ons inziens daarom terecht in de kolom “Verkenningsfase”. Wij vinden het belangrijk dat hierover met de betrokken partijen nu zo spoedig mogelijk concrete afspraken worden gemaakt over de planning waarbinnen deze Verkenning tot stand gaat komen. (…) Dit vinden wij een onwenselijke ontwikkeling en daarom dringen wij er, net als de gemeente Capelle aan den IJssel, op aan dat: - de Verkenningsfase voor de nieuwe oeververbindingen in de Rotterdamse regio, met het oog op de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard, zo spoedig mogelijk wordt uitgevoerd; er op korte tot middellange termijn zicht is op bekostiging, zodat er een besluit over de realisatie van deze nieuwe oeververbindingen kan worden genomen.	Vanwege de noodzakelijke cofinanciering van het rijk is de planning mede afhankelijk van de uitkomst van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag en de NMCA die beiden in 2017 worden opgeleverd.	--
Lansingerland	Overigens constateren wij dat in figuur 7.5 een (recht-)doortrekking van de N209 is opgenomen bij Benthuizen. Wij zijn beducht dat hiermee een kortsluiting Rotterdam <=> Leiden/Schiphol/Amsterdam ontstaat. Dit kan zorgen voor een verdere belasting van een aantal reeds verbelaste wegvakken op de N209 ter hoogte van Bergschenhoek en Bleiswijk. Dat wijzen wij af.	Bij een toekomstige verkenning zal de MRDH erop toezien dat alle relevante partijen, waaronder de gemeente Lansingerland, betrokken worden. Aangezien het zowel het grondgebied als het wegbeheer van de provincie Zuid-Holland betreft, is voor de provincie een belangrijke rol weggelegd. Daarbij zullen verkeerseffecten in het omliggende gebied moeten worden bekeken en in de afweging van nut- en noodzaak worden betrokken.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	De reconstructie van knooppunt Vijfsluizen is als realisatieproject in de Uitvoeringsagenda opgenomen. Hieraan willen wij graag de reconstructie van het kruispunt Vlaardingerdijk in Schiedam als project in de verkenningsfase toevoegen. Verzocht wordt de A20 Blankenburgtunnel-Kleinpolderplein, de Havenroute en de nieuwe verbinding Schiedam Noord en A13 op te nemen als verkenningsprojecten in de Uitvoeringsagenda.	De capaciteit van het rijkswegennet wordt in het kader van de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) elke paar jaar onderzocht. De eerstvolgende NMCA is voorjaar 2017 gereed. Als uit deze NMCA of uit het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag blijkt dat er dat er bereikbaarheidsopgaven naar voren op de A20, dan zal op dat moment een beslissing genomen worden voor het starten van een nader onderzoek.. De Havenroute behoort gedeeltelijk tot het metropolitaan basisnetwerk. Een verkenning naar de opgave, in samenhang met de kruising met de Vlaardingerdijk kan worden opgenomen. Een nieuwe verbinding tussen Schiedam Noord en A13 is reeds (globaal) verkend in de regionale wegenstudie (2012). Dit is in principe een lokale weg en het initiatief ligt bij de gemeente. De MRDH gaat graag hierover met de gemeente in gesprek.	Op pag 107 bij de verkenningen auto opnemen: Schiedam Havenroute/kruising Vlaardingerdijk
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Tevens wordt door Schiedam en Maassluis verzocht in beeld te brengen welke effecten een verlaging van de maximumsnelheid op de A20 heeft op de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting en wordt verzocht dit punt toe te voegen aan het projectenoverzicht.	De MRDH heeft geen rol in het kader van de Wet Geluidhinder. Dit is een kwestie tussen de gemeenten en Rijkswaterstaat.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Tenslotte vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van De Kade en De Dijk in Maassluis	MRDH verneemt graag de uitkomsten van een nadere verkenning, voor zover dit betrekking heeft op het metropolitane wegennetwerk. Het belang van de MRDH zit primair in de relatie tussen het OV-station en het veer naar Rozenburg.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Vlaardingen vraagt aandacht voor de Marathonweg, specifiek als extreem zwaarbelaste weg door intensief, en door toekomstige ontwikkelingen nog intensiever (vracht)verkeer met als gevolg een verhoging van het voor de gezondheid van de direct omwonenden zeer belastbare fijnstof. En de toenemende geluidsbelasting die een steeds groter probleem vormt voor de leefbaarheid in direct aangelegen woongebieden.	In het kader van het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van diverse maatregelen op de Marathonweg die de doorstroming en leefkwaliteit bevorderen.	--
Midden-Delfland	Wij verzoeken u de realisatie van de Zuidhoornseweg als project op te nemen in de uitvoeringsagenda.	Dit project was abusievelijk niet opgenomen, maar staat wel in het realisatieprogramma van	In figuur 7.5 en in tabel op pagina 107 het project Hooijpolderweg in

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		het IPVa als Hooijpolderweg.	de realisatiefase opnemen
Midden-Delfland	In het licht van de huidige problematiek op de A4 na openstelling van de A4 Delft-Schiedam, de afstemming met de plannen voor de N211/Wippolderlaan en de verslechterde bereikbaarheid van bedrijventerrein Harnaschpolder is het noodzakelijk de planstudie voor de A4 Passage zo snel mogelijk op te starten. Daarbij moet, meer dan voorheen, rekening worden gehouden met de afwikkelingsproblemen rondom Knooppunt Ypenburg en afrit Plaspoelpolder.	Conform het bestuursakkoord wordt de planuitwerkingsfase voor de A4 Passage uiterlijk in 2019 afgerond door het Rijk. MRDH voert overleg met het Rijk over de start van de planuitwerking en zal erop toezien dat alle relevante partijen betrokken worden bij de verdere uitwerking.	--
Midden-Delfland	De realisatie van de Blankenburgverbinding en de ontwikkelingen rondom de A20 tussen Westerlee en Vlaardingen leiden tot meer verkeer en gaan gepaard met knelpunten op de aansluitingen bij Maassluis en Vlaardingen. De nu lopende verkenning naar de knelpunten moet daarom voortvarend worden doorgezet in het vervolg van het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Rotterdam-Den Haag.	De MRDH onderzoekt daarnaast andere opties om een aantal knelpunten bij aansluitingen op de agenda te krijgen bij het Rijk.	--
Ridderkerk	De enorme intensiteiten van het autoverkeer op de A15 en de A16 zorgen in de gemeente Ridderkerk echter voor een grote milieubelasting. De A4 Zuid kan mogelijk voor verlichting zorgen.	De MRDH neemt hier kennis van	--
Ridderkerk	Ook de opgaven rond de verbinding naar de Krimpenerwaard en de gewenste nieuwe oeververbindingen van de gemeente Rotterdam hebben een sterke relatie met de leefbaarheid in Ridderkerk. Bij de uitwerking van deze opgaven vinden wij dat de toch al onder druk staande leefkwaliteit niet verder mag worden aangetast. Wij willen graag bij deze uitwerking betrokken zijn.	MRDH zal erop toezien dat alle relevante partijen, waaronder de Ridderkerk, betrokken worden bij de verdere uitwerking.	--
Rijswijk	Op pagina 107: “Prinses Beatrixlaan” (Poorten&Inprikkers). Op ambtelijk niveau is tussen Rijswijk – MRDH – Den Haag een overleg gestart om te komen tot afspraken voor de inrichting van het vervolgproces na de verkenningsfase. Rijswijk verwacht dat specifieke aandacht uit zal gaan naar de relatie tussen de “inprikker” en de 5 kerndoelen van de MRDH/VA (concurrerende economie, efficiënt en rendabel, duurzame regio, kansen voor mensen, en kwaliteit van plekken) en nieuwe inzichten en maatschappelijke ontwikkelingen (zoals transformatie van leegstaande kantoren naar wonen en transformatie van winkelen naar leisure en wonen).	De MRDH staat een open proces voor om tot een gezamenlijk gedragen oplossingsrichting te komen voor de opgaven in dit gebied die meerwaarde heeft voor alle belanghebbenden.	--
Voorne-Putten	Duidelijk is dat de bereikbaarheid en de ontsluiting van het eiland Voorne-Putten onvoldoende is. Grote delen van het wegennet zijn overbelast en zijn aangemerkt als knelpunt. Met name	De bereikbaarheid van Voorne-Putten en het Havengebied is als opgave opgenomen in de verkenningsfase. De verkenning is reeds	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	cruciaal hierin zijn de oeververbindingen die aansluiting geven op de A15. Deze overbelasting in combinatie met het ontbreken van congestievrije alternatieven maken het systeem niet robuust en uiterst kwetsbaar. Deze zorgelijke situatie komt in Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 onvoldoende tot zijn recht	opgestart en er vindt overleg plaats met betrokken partijen over mogelijke vervolgstappen.	
Voorne-Putten	In dit kader wordt door de gemeentes van Voorne-Putten gezamenlijk gepleit voor de aanleg van de A4 Zuid. Tevens is bekend dat de N57 en Harmsenknoop onvoldoende capaciteit hebben en dat dit bij de ingebruikname van de Blankenburgtunnel verergerd. De gemeentes constateren dat in de Uitvoeringsagenda hier onvoldoende op wordt geanticipeerd. Zij pleiten voor de verbreding van de N57 voor de Blankenburgtunnel gereed is.	Indien uit de NMCA of het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag blijkt dat er bereikbaarheidsopgaven naar voren komen waar de A4-zuid als mogelijke oplossingsrichting gezien kan worden, dan zal op dat moment door het Rijk een beslissing genomen moeten worden voor een verkenning naar de A4-zuid. Uitkomsten van de NMCA en het MIRT-onderzoek worden resp. in het voor- en najaar van 2017 verwacht. Met betrekking tot de maatregelen op en rond de N57 vindt momenteel overleg plaats met betrokken partijen over mogelijke vervolgstappen.	--
Voorne-Putten	De Calamiteitenroutes (CAR-routes) die in en rond het havengebied zijn aangewezen om het verkeer op te vangen bij calamiteiten/ stremmingen op de A15 zijn niet in beeld gebracht. Om het extra verkeer te kunnen verwerken zullen er specifieke eisen gesteld moeten worden aan die routes die gebruik maken van het onderliggende wegennet.	Een overzicht van de CAR-routes is niet in de uitvoeringsagenda opgenomen, maar is wel beschikbaar. Deze routes zijn bedoeld incidenteel verkeer af te vangen bij calamiteiten. Aan deze routes worden geen specifieke eisen gesteld.	
Voorne-Putten	In het Autonetwerk 2025 (figuur 7.4) ontbreekt de Westvoomeweg (N496) in het metropolitane basisnetwerk. Bij de prioritering van het Tactisch Kader Verkeersmanagement wordt deze weg wel meegenomen.	De Westvoorneweg is niet bedoeld om doorgaand verkeer richting havengebied te faciliteren. Daarom is de weg niet opgenomen in het basisnetwerk en heeft de weg de laagste prioriteit gekregen in het Taktisch Kader Verkeersmanagement.	--
Voorne-Putten	Bij de projecten van het autonetwerk (figuur 7.5) worden voor de gebiedsontsluiting van Voorne-Putten niet alle oeververbindingen meegenomen. De Hartelbrug en de Suurhoffbrug ontbreken op de kaart. Ook de aanpak van het Steenen Baakplein ontbreekt als project voor de gebiedsontsluiting van Voome-Putten.	De Hartelbrug zal worden toegevoegd. De Suurhoffbrug betreft groot onderhoud aan een onderdeel van de A15. Dat type projecten nemen we niet op in de UAB. Het project Steenen Baakplein hoorde oorspronkelijk tot de categorie kleine projecten (< € 5 mln), die niet in de projectenlijst van de UAB worden opgenomen. Helaas is het project duurder geworden.	In figuur 7.5 een pijl toevoegen ter hoogte van de Hartelburg. In figuur 7.5 en in tabel op pagina 107 het project Steenen Baakplein in realisatiefase opnemen

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Wassenaar	Ondertunneling N44: Op korte termijn wordt op ambtelijk en bestuurlijk niveau contact opgenomen met de Vervoersautoriteit en andere belanghebbenden om de verkenningenfase van dit project te starten.	MRDH neemt hier kennis van.	--
Westland	Kaart 7.5: Met name de versterking van het bestaande netwerk heeft prioriteit. De Veilingroute N211/N222 en de Centrale As A20/N213/N211 zijn daarbij het meest opportuun. De Veilingroute wordt derhalve gemist in het overzicht op pagina 107. Voor beide hoofdassen in het Westland geldt dat voor het oplossen van de problematiek een verdubbeling nodig is. Deze ambitie is ook beschreven in de gezamenlijke visie van het bedrijfsleven en de gemeente.	De bereikbaarheid/ontsluiting van het Westland is als opgave benoemd in de verkenningsfase. Komende periode zal MRHD, samen met PZH en gemeente Westland, deze opgave nader specificeren.	--
Westland	Op knelpuntniveau vragen de kruising Burgemeester Elsenweg / Middel Broekweg en de verkeers-knoop bij Coldenhove / A20 om maatregelen Bovendien liggen hier kansen om direct de verkeersveiligheid en doorstroming van het OV te verbeteren, als ook de aantrekkelijkheid voor fietsers	MHRD neemt hier kennis van. Bij verdere uitwerking zal deze mogelijkheid meegenomen moeten worden.	--
Zoetermeer	Dit geldt ook voor de opname in de verkenningsfase van het verlengen van de N209 vanaf Benthuizen richting de N11. Wij verzoeken u om deze verkenningen dit jaar af te ronden.	De MRDH treedt graag in overleg met de regiogemeenten en relevante wegbeheerders over prioritering en initiatief name van de opgaven zoals benoemd in de verkenningsfase.	--
Regio Midden-Holland	Allereerst vragen wij aandacht voor de toeleidende wegen naar Rotterdam. De A20 Oost, de ring rondom Rotterdam en de Algeracorridor zijn verbindingen die van groot belang zijn voor zowel uw regio als de onze. De files op deze wegen worden meestendeels veroorzaakt door onvoldoende kwaliteit en capaciteit van de infrastructuur. De dagelijkse congestie op deze wegen leidt bovendien ook tot economische schade voor het wegvervoer.	Dit heeft de aandacht van de MRDH en is opgenomen in het uitvoeringsprogramma.	--
Regio Midden-Holland	Wij trekken graag samen op met u en de provincie om een versnelde realisering van de uiteindelijke verbreding van het traject A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en het knooppunt Gouwe te bepleiten bij het Rijk.	De A20 Oost is financieel geregeld en wordt mogelijk versneld door het Rijk.	--
Regio Midden-Holland	Ten aanzien van de Algeracorridor benadrukken wij het belang dat wij hechten aan een goede doorstroming op de corridor. Daarom willen wij meer energie zetten op een structurele	Er is kortgeleden in het kader van Beter Benutten in de corridor geïnvesteerd waardoor de doorstroming is verbeterd. De opgave hoort	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	oplossing voor dit knelpunt. Wij zoeken hier graag de samenwerking met u en de direct betrokken gemeenten in uw regio.	binnen de scope van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam Den Haag. Hierover worden bestuurlijke conclusies getrokken in het najaar van 2017. De MRDH acht het niet opportuun om vooruitlopend daarop actie te ondernemen.	
Regio Holland - Rijnland	In de verkenning naar de doorstroming en leefbaarheid op de A44-N44 willen we met u meedenken. Ook in de verkenning naar de verlenging van de N209 bij Benthuizen richting de N11 wisselen we graag met u van gedachten.	MRDH dankt de regio Holland-Rijnland voor deze uitnodiging.	--
EVO/TLN/VNO-NCW West/MKB/BZW/ Metaalunie	De metropoolregio kan de concurrentie met andere agglomeraties pas echt aangaan wanneer de infrastructuur uitmuntend presteert. Volgens de Economische Wegwijzer van TLN en EVO leed het vrachtverkeer in 2014 26,3 miljoen euro economische […] Wanneer de ondertekenende organisaties dit in oogschouw nemen dan vinden zij dat uw uitvoeringsagenda nog meer ambitie moet uitstralen. De onderstaande projecten mogen daarom niet in uw uitvoeringsagenda ontbreken: • A15 corridor naar het achterland/ Duitsland: oplossing van alle knelpunten op het hele traject naar het Duitse achterland. • Aanpak van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda (A20 oost) Het moment is dus daar om dit project prioritair te beschouwen. • N59 Hellegatsplein-Zierikzee (Midden Zeelandroute); hier dient de doorstroming verbeterd te worden. • Verbreding van de Verlengde Veilingroute N222	• Uit de NMCA moet blijken of er bereikbaarheidsopgaven/knelpunten naar voren komen op het Rijkswegennet, waaronder de A15. • De A20 Oost is financieel geregeld en wordt mogelijk versneld door het Rijk. • N59: Is voor MRDH niet een essentiële verbinding • Wordt meegenomen in de nadere uitwerking van de ontsluiting van Westland (verkenningsfase)	--
TU Delft	De snelle aansluiting met de A13 en de A4 maakt de Technologische innovatiecampus uitstekend bereikbaar voor het autoverkeer. Echter, de verkeerscongestie in de ochtenden avondspits op de campusring, de autoroute rondom de TU wijk (ter hoogte van het Kruithuisplein richting de A13), draagt niet bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijvigheid op het TU Delft Sciencepark.	MRDH neemt hier kennis van.	
Fiets			
Barendrecht	Wij verzoeken u om een actievere ontwikkelrol te vervullen in relatie tot potentiele (snel)fietsroutes. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de breedte van de fietspaden.	De MRDH organisatie neemt de ontwikkelrol voor snelfietsroutes als onderdeel van het metropolitane fietsnetwerk op zich.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		In het kader van de netwerkontwikkeling zal met de MRDH-gemeenten ook een uitwerking gemaakt worden van de kwaliteitskenmerken voor het regionale en het metropolitane fietsnetwerk.	
Krimpen aan den IJssel	Waar nodig vragen wij extra aandacht voor comfortabele, verkeersveilige en snelle fietsroutes naar dit gebied en voor recreatieve fietsroutes (slow lanes) in het kader van de verdere ontwikkeling van toerisme en recreatie	De ontwikkeling van zowel het 'utilitaire' snelfietsroutenetwerk als het ' recreatieve netwerk' van slow lanes vindt plaats in samenwerking met de MRDH-gemeenten, PZH en andere belanghebbenden. Op deze wijze houden we rekening met de uiteenlopende belangen, zoals die van de Krimpenerwaard.	--
Lansingerland	Bij het basisnet fietsverkeer (figuur 7.7) missen wij het Polderpad. Dit is een fietsverbinding van regionaal belang en daarom verzoeken wij u deze op te nemen in de betreffende kaart.	Het polderpad is ontwikkeld als een fietsroute met een puur recreatieve functie. Daardoor kan het geen wezenlijke bijdrage leveren aan utilitaire functies zoals de ontsluiting van woon / werkgebieden. Het tracé is zo gekozen dat het recreatieve landschap optimaal ervaren wordt. Dit heeft tot gevolg dat de route ook niet kan voldoen aan de verkeerskundige uitgangspunten zoals beschreven in de CROW-ontwerpwijzer fietsverkeer. Het verloop van het polderpad conflicteert met name met het uitgangspunt 'directheid' van de ontwerpwijzer. Dus zowel de functie als het tracé passen niet bij het utilitaire regionale fietsnetwerk. Daarom nemen we het niet op in het netwerk.	--
Leidschendam - Voorburg	Wij zijn sterk voorstander van het doortrekken van de Velostrada, maar vragen daarbij wel aandacht voor de status van fietsers bij de kruising met andere verkeersaders.	De MRDH dankt u voor de ondersteuning van het beleid. Bij de planontwikkeling van regionale routes streven we naar aantrekkelijke routes, die in alle gevallen verkeersveilig zijn.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Het volledig maken in Schiedam van de Havenroute via de Westfrankelandsedijk en de Havendijk met wellicht een fietsbrug over de Merwehaven en dit opnemen in de kaart van het fietsnetwerk.	De route langs de Maas is opgenomen als slow lane in relatie tot en afhankelijk van de World Expo 2025. Onderzoek naar deze route vindt in 2016 plaats. In dat onderzoek komt de tracékeuze aan de orde, waarbij het	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		tracévoorstel wordt betrokken. Het kabinet heeft besloten het bid voor de World Expo niet te steunen. Dat verandert de urgentie voor deze verbinding.	
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Beleid voor het opzetten van deelfietsprojecten opnemen in de Uitvoeringsagenda.	Deelsystemen maken in elk geval deel uit van de ketenmobiliteitsopgave. In de uitwerking zullen we aandacht geven aan mogelijkheden van deelfietssystemen.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Meer nadruk op de aanleg van slow lanes (verbrede fietspaden), fietssnelwegen en innovaties ter bevordering van het fietsgebruik in de Uitvoeringsagenda. Maassluis fungeert hierin als een spil voor de bealgnrijke noord-zuid route en oost-westroute en ehcht veel waarde aan de ontwikkeling van slow lanes.	we zetten ons in om samen met de mrdh-gemeenten te komen tot een herkenbaar ontwerp van slowlanes. Daarbij zoeken we naar de win wins met utilitaire snelfietsroutes. In 2017 willen we in samenwerking met de landschapstafels eerste pilots tot uitvoering brengen. Met het metropolitane fietsnetwerk beogen we op de belangrijkste routes de kwaliteit verder te verhogen. Realisatie hiervan vraagt een gezamenlijke inspanning van MRDH organisatie en -gemeenten. De wegbeheerders zullen in sommige gevallen ook moeten besluiten tot een herverdeling van de beschikbare openbare ruimte ten gunste van de fiets. Essentieel is een zorgvuldige voorbereiding op netwerk en routeniveau. In de rol van kennismakelaar (blz 73) nemen we deel aan landelijke initiatieven die bijdragen aan de kennis over fietsen en fietsgebruik. We zetten ons in voor onderzoek en pilots in de regio.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Vlaardingen vraagt aandacht voor het regionale fietspad van de Westlandseweg met name aan de rechterzijde tussen de Korte Dijk richting station Oost dat gezien de breedte, ongescheiden deel van de weg en ontbreken van kleur onderscheid een zeer gevaarlijke situatie voor fietsers oplevert.	De route maakt inderdaad deel uit van het netwerk. De inrichting van fietsroutes is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De gemeente kan subsidie aanvragen bij de MRDH cf de geldende subsidieverordening.	--
Midden-Delfland	Het deel Delft-Den Haag wordt niet expliciet in de uitvoeringsagenda genoemd, terwijl dit een essentiële schakel is	De routes van lopende snelfietsprojecten en de slowlanes waaronder Delft-Den Haag	In figuur 7.9 de lopende snelfietsprojecten in de kaart

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	in de fietsverbinding tussen Rotterdam en Den Haag en de stad-landverbinding met Midden-Delfland. Wij zien daarom ook graag dat de fietsverbinding Delft-Den Haag als onderzoeksopgave in de uitvoeringsagenda wordt opgenomen.	worden in de kaart opgenomen.	opnemen
Ridderkerk	Het gebruik van de elektrische fiets neemt toe, en daarmee ook de afstand die een e-fietser aflegt. Daarmee moeten fietsroutes in een nieuw perspectief worden geplaatst. Snelfietsroutes zijn daarbij onontbeerlijk. Wij verzoeken u daarin een actieve ontwikkel-rol te vervullen.	De MRDH-organisatie neemt de ontwikkelrol voor snelfietsroutes als onderdeel van het metropolitane fietsnetwerk op zich.	
Rijswijk	In de tabel “planstudiefase” op pagina 108 zijn fietsroutes in het programma Snelfietsroutes Beter Benutten opgenomen. In documenten over dat programma is Rijswijk als onderdeel van de fietsroute Naaldwijk – Wateringen opgenomen. Wij gaan ervan uit dat Rijswijk onderdeel van de route is en dat de kolom op pagina 108 niet de meest actuele informatie bevat.	De opgenomen tekst kan voor verwarring zorgen. We passen de kolom aan tot de route: Naaldwijk- Wateringen – Rijswijk - Den Haag	Op pagina 108 in de kolom planstudie “Wateringen-Naaldwijk” vervangen door: ”Naaldwijk-Wateringen- Rijswijk-Den Haag”
Rijswijk	Op pagina 108 wordt onder verkenningsfase “Uitwerking Slow Lanes” genoemd. Wij ervaren het als positief dat er aandacht voor utilitaire én recreatieve fietsroutes is. In de uitwerking ervan worden wij graag betrokken.	In 2016 zullen we met de MRDH gemeenten, waaronder Rijswijk, en andere belanghebbenden verkenningen uitvoeren.	
Voorne-Putten	In het Regionale basisnetwerk fiets (figuur 7,7) wordt gewerkt met knooppunten terwijl daar in de tekst niets over terug te vinden is. Kunt u aangeven wat het doel van de knooppunten binnen het basisnetwerk is. De legenda van deze kaart is onvolledig: de veerverbindingen zijn niet aangegeven. Ook is onduidelijk of de veerverbinding Rozenburg-Maassluis in tact blijft na de aanleg van de Blankenburgverbinding. Bij de Onderzoeksopgaven in het fietsnetwerk ontbreken de snelfietsroutes op de kaart (figuur 7.9). Voor Voorne-Putten zijn van belang: Hellevoetsluis - Spijkenisse, Spijkenisse -Rotterdam en Goeree-Overflakkee - Havengebied. De legenda van de kaart is onduidelijk en lijkt niet te sporen met de kaart.	Op deze kaart zijn als onderlegger metropolitane economische centra en de OV-knooppunten opgenomen als belangrijke utilitaire bestemmingen voor de fietsers. Het ontbreken van veerverbindingen in de legenda is een omissie Met kaart 7.9 was geen volledigheid beoogd deze kaart wordt aangevuld. Spijkenisse-Rotterdam is vrijwel gereed. De route Goeree-Overflakkee naar het Havengebied is niet kansrijk als metropolitane route. Deze route (via Brielle) is wel één van de Slow Lanes in het akder van economisch vestigingsklimaat.	In figuur 7.7 de veerverbindingen in de legenda opnemen. Kaart 7.9 aanpassen zodat deze een completer beeld van de onderzoeksopgaven geeft.
Wassenaar	Het fietsnetwerk is naar onze mening sterk onderbelicht in de UAB. (…) Ook de oplaadpunten voor e-bikes zijn hierbij voor Wassenaar essentieel.	De MRDH zet juist sterk in op de fiets als volwaardige modaliteit voor de bereikbaarheid van economische locaties. Daartoe wordt een groot aantal routes in de komende jaren op het niveau van de “snelfietsroute” gebracht. De belangrijkste (meestgebruikte) routes kunnen zich tot 2030 ontwikkelen tot metropolitane	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		hoofdroutes met een kwaliteitsniveau van een “fietssnelweg”. Om deze hoge kwaliteit te kunnen verantwoorden en de middelen daarvoor vrij te maken streven wij naar gecombineerd gebruik van deze routes met recreatief gebruik vanuit de stad naar de groene omgeving. Het is ook één van de icoonprojecten in hoofdstuk 9. De accu’s van e-bikes worden steeds beter zodat de behoefte aan laadpalen voor het dagelijks gebruik van e-bikes beperkt zal blijven tot het prive-domein. Voor de langere recreatieve afstanden zijn laadpalen, net als diefstalveilige fietsenklemmen heel belangrijk. Voor de ontwikkeling van bij voorbeeld slowlanes en activiteiten op het gebied van mobiliteitsmanagement bij recreatieve attractiepunten vragen wij om aandacht van de belanghebbenden voor deze voorzieningen.	
Westland	Daarnaast willen wij benadrukken dat de grootste fietsbestemming vanuit Westland de Haagse regio is. Zowel de stad Den Haag als Rijswijk zijn belangrijke bestemmingen. Het is dan ook logisch om versterking van het netwerk te zoeken op deze drukke corridors. Dit moet ook opgenomen worden in het overzicht op pagina 108.	De opgenomen tekst kan voor verwarring zorgen. We passen de kolom aan tot de route: Naaldwijk- Wateringen – Rijswijk - Den Haag In het kaartbeeld voegen we de routes van het programma snelfietsroutes Haaglanden toe.	Op pagina 108 in de kolom planstudie “Wateringen-Naaldwijk” vervangen door: ”Naaldwijk-Wateringen- Rijswijk-Den Haag” In kaart 7.9 worden de snelfietsroutes uit de tabel planstudie op pag 108 toegevoegd.
Zoetermeer	Wij zijn het eens met de constatering dat het fietsnetwerk op metropolitaan niveau moet worden versterkt. Het is daarom goed dat de snelfietsroutes Schipluiden-Delft-Pijnacker-Zoetermeer en Leiden-Zoetermeer als onderdeel van het programma Snelfietsroutes Beter Benutten in de planstudiefase zijn opgenomen.	In het kaartbeeld voegen we de routes van het programma snelfietsroutes Haaglanden toe.	In kaart 7.9 worden de snelfietsroutes uit de tabel planstudie op pag 108 toegevoegd.
Ministerie I&M	Onderbelicht in het ontwerp RVVP is hoe u, ter bevordering van de bereikbaarheid, de populariteit van de fiets denkt te benutten. In het bijzonder de elektrische fiets kan nog aanmerkelijk aan belang winnen in het woon/werk verkeer. Graag lees ik in uw RVVP welke doelen u stelt met betrekking tot het fietsgebruik, te	De MRDH zet juist sterk in op de fiets als volwaardige modaliteit voor de bereikbaarheid van economische locaties. Daartoe wordt een groot aantal routes in de komende jaren op het niveau van de “snelfietsroute” gebracht. De	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	meer uw regio wat fietsgebruik achterblijft ten opzichte van Amsterdam en Utrecht.	belangrijkste (meestgebruikte) routes kunnen zich tot 2030 ontwikkelen tot metropolitane hoofdroutes met een kwaliteitsniveau van een “fietssnelweg”. Om deze hoge kwaliteit te kunnen verantwoorden en de middelen daarvoor vrij te maken streven wij naar gecombineerd gebruik van deze routes met recreatief gebruik vanuit de stad naar de groene omgeving. Het is ook één van de icoonprojecten in hoofdstuk 9. De MRDH stelt geen doelen t.a.v. het gebruik van welke modaliteit dan ook. De reiziger staat immers centraal en die kiest zelf.	
Regio Midden-Holland	Op de kaart op blz. 68 ontbreken de belangrijkste fietsverbindingen naar de omliggende regio’s. Wij geven u afsluitend als suggestie mee, met het oog op het bevorderen van het fietsgebruik naar de steden, om de mede door onze regio gewenste snelfietsverbinding Rotterdam-Gouda toe te voegen aan de kaart.	We zullen de route opnemen in de kaart.	In figuur 7.9 de snelfietsroute Rotterdam-Gouda toevoegen
Regio Midden-Holland	Daarnaast moeten ook de recreatieve netwerken voor wandelen, fietsen en varen goed op elkaar aansluiten. Aandachtspunt daarbij is het goed koppelen van de knooppuntsystemen.	Vanuit de economische visie op het landschap heeft de MRDH in afstemming met de landschapstafels verschillende plannen ontwikkeld die kunnen bijdragen aan verschillende recreatieve netwerken. Zowel in de planontwikkeling als tijdens de realisatie is samenwerking met de provincie als regievoerder voor recreatie cruciaal. MRDH heeft als vervoerautoriteit geen primaire rol in de ontwikkeling van recreatieve netwerken- knooppunten. De afstemming tussen de verschillende recreatieve netwerken in Nederland is momenteel onderwerp van gesprek tussen provincies.	
Regio Holland-Rijnland	We willen vanzelfsprekend met u het gesprek aangaan over het doortrekken van de Velostrada tussen Leiden en Voorschoten naar station Den Haag Holland Spoor. De nog te ontwikkelen locatie Valkenburg moet goed aangesloten worden op het bovenregionale fietsnetwerk	Graag werken we met u en de provincie verder aan verbetering van de routes tussen beide regio’s.	--
TU Delft	Door de groei van de universiteit komt de fietsbereikbaarheid	De fietsbereikbaarheid van Delft in het	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	steeds verder onder druk te staan. Het fietsnetwerk is overbelast met fietsfiles, fietsparkeerproblemen en verkeersonveilige situaties tot gevolg.	algemeen en de TU in het bijzonder is van groot belang. Daarom werken wij graag met u en de gemeente aan een verkeersveilige verbetering van het regionale fietsnetwerk. Ook zetten wij ons in voor goede en voldoende ketenvoorzieningen bij de OV-knooppunten en P+R voorzieningen.	
Ketenmobiliteit			
Krimpen aan den IJssel	T.a.v. herijking P+R-beleid: Net als onze buurgemeente Capelle aan den IJssel verzoeken wij u deze herijking vroegtijdig af te stemmen met de betrokken gemeenten van de MRDH om te bezien wat de relatie is met het parkeerbeleid van deze gemeenten. Voorkomen moet worden dat het nieuwe P+R beleid mogelijk (negatieve) neveneffecten kan veroorzaken op het parkeerregime bij de (naburige) gemeenten	Wij zullen dit samen met de betrokken gemeenten doen.	--
Krimpen aan den IJssel	Wij vragen ons af waarom in tabel 7.10 in de regel “Deelsystemen” in de kolom “Lokaal OV Knooppunt” niet ook “Fiets en lopen” is ingevuld.	Een terechte vraag. Dat had daar inderdaad ingevuld moeten zijn.	In tabel 7.10 bij lokaal knooppunt toevoegen; “Fiets, lopen”
Lansingerland	M.b.t. P+R beleid: Het is daarom van groot belang dat er een gecoördineerd beleid wordt gevoerd en wij dringen er bij u op aan de beleidsontwikkeling voor P+R langs lijn E met prioriteit op te pakken. Graag participeren wij daarbij. Bij de uitwerking van dit beleid pleiten wij ervoor om OV-reizigers, die binnen loop- en fietsafstand van een station wonen, te verleiden om te voet of op de fiets naar het station te komen.	De behoefte wordt door de MRDH herkend. Participatie van de gemeente is vanzelfsprekend. De MRDH start met herijking van P+R beleid, te beginnen met onderzoek naar de gebruikers van de verschillende P+R-terreinen. Dat moet het kader scheppen voor acties op specifieke plaatsen of in gebiedsdelen. Indien de gemeente Rotterdam besluit om tarief te heffen op Meijersplein is er aanleiding om eventueel op kortere termijn naar dat aspect te gaan kijken.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	De ontwikkeling binnen het OV naar zwaardere stamlijnen die veel reizigers trekken heeft de voorbije jaren vruchten afgeworpen met positieve gevolgen voor de bijdrage van het OV aan de totale mobiliteit in onze regio én de financiële houdbaarheid. Genoemde ontwikkeling heeft echter ook geleid tot extra autoverkeer en meer druk op P+R (Parkeer en Reis) locaties. Het is daarom van belang te blijven investeren in P+R	Het is van belang om eerst het P+R-beleid te herijken. Op basis daarvan kan bepaald worden of en waar er uitbreiding noodzakelijk is.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	locaties.		
H8 Opgaven gebruik en gedrag			
Duurzame mobiliteit			
Krimpen aan den IJssel	T.a.v. openbare laadpalen: We vragen daarom extra aandacht voor de uitwerking van de financiële kant en hoe en door wie de verschillende geldstromen beheerd zullen worden. We verwachten een kant-en-klaar voorstel waar we als gemeente direct mee aan de slag kunnen, ongeacht welke variant we kiezen. Dus ook een (voorbeeld) uitwerking van de contractuele kant.	De MRDH heeft vanuit haar faciliterende rol een propositie opgesteld die behulpzaam is bij het maken van de gemeentelijke keuze, het proces richting gemeentelijk contract met een aanbieder georganiseerd en een regionale aanvraag ingediend voor aanvullende rijksbijdrage.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Ons inziens wordt de hoofddoelstelling "duurzame regio" te weinig concreet en beleidsmatig ingevuld. Er liggen concrete taakstellingen op het gebied van onder andere de klimaatagenda die een regionale vertaling vragen. De MRDH kan een belangrijke rol spelen in het realiseren van deze doelstelling, meer dan onderkend wordt in de Ontwerp Uitvoeringsagenda. (…) De MRDH heeft op het gebied van duurzame mobiliteit een rol die verder gaat dan het verduurzamen van het (eigen) openbaar vervoer en de gedragsprojecten. Met het uitvoeren van mobiliteitsprojecten kan veel invloed worden uitgeoefend op het halen van de doelstelling. Deze mogelijkheden dienen ons inziens te worden gebruikt en de tekst in de Uitvoeringsagenda dient daarop te worden aangepast.	In de UAB is opgenomen dat de MRDH de vertaling maakt naar de regio. Bij OV (zero emissie) en bij het versterken van positie van duurzame modaliteiten (OV, fiets) ligt een rol voor de MRDH. Die aspecten zijn opgenomen in de UAB. Het verduurzamen van de automobiliteit is (naast het Europese en nationale niveau) primair een gemeentelijke taak (bijvoorbeeld laadpalen, zonering, autodelen, parkeerbeleid). Indien voldoende gemeenten dit wensen kan de MRDH (zoals bij de laadpalen) een faciliterende rol vervullen.	--
Midden-Delfland	Het is daarom goed dat de MRDH vanuit een breed perspectief kijkt naar duurzaamheid en daarbij ook een belangrijke rol voor zichzelf ziet in het mogelijk maken van de transitie.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Pijnacker-Nootdorp	Wij zien graag dat de rol van de MRDH als het gaat om het uitwerken van de ambitie van duurzaamheid / schoon wegverkeer in de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid 2016-2025 wordt geconcretiseerd. Het betreft aspecten als schone auto's, duurzaam autogebruik en duurzaam autobezit (deelauto's).	De MRDH zal deze wens betrekken bij het “Uitwerken van de ambitie van schoon/duurzaam wegverkeer in concrete doelstellingen passend bij de rol van de MRDH”, hetgeen is opgenomen in het uitvoeringsprogramma op pagina 109. Op het terrein van schone auto’s is de rol van de MRDH primair facilitair als gemeenten daarom verzoeken.	--
Rotterdam	In de agenda is het streven opgenomen om uiterlijk in 2025 nieuwe bussen emissievrij te laten zijn. Vanuit Rotterdams	De MRDH heeft op 15 april 2016 het landelijke bestuursakkoord ‘zero emissie regionaal	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	perspectief is deze ambitie te bescheiden. In de Koersnota 'Schone lucht, voor een aantrekkelijk en gezond Rotterdam 2014-2018', die in 2015 door onze raad is vastgesteld, is opgenomen dat gestreefd moet worden naar elektrische of in elk geval emissieloze bussen voor het openbaar vervoer. Dit zou in elk geval bij de nieuwe busconcessie (vanaf eind 2019) geregeld moeten zijn. Onze raad stelt u voor om in uit te gaan van 2020 in plaats van 2025 voor emissieloos busvervoer.	vervoer bussen' ondertekend, waarin is afgesproken dat vanaf 2025 of zoveel eerder als mogelijk alle nieuwe bussen in Nederland emissievrij aan de uitlaat zijn en gebruik maken van 100% hernieuwbare energie. Recente aanbestedingen elders in Nederland hebben geen 100% zero emissie busvervoer in 2020 opgeleverd maar wel een transitiepad naar 100% zero emissie busvervoer in 2025. Voor de MRDH voldoende redenen om nu vast te houden aan huidige doelstellingen. Bij de nieuwe concessie voor Rotterdam e.o. zal via PvE eisen en gunningscriteria de vervoerders uitgedaagd worden om een zo duurzaam mogelijk bod te doen. Uiteraard binnen de bandbreedte van de beschikbaar gestelde financiële middelen en met behoud van vooraf bepaalde voorzieningenniveau. Dit kan in 2020 bij de start van de nieuwe concessie resulteren in een substantieel deel zero emissiebusvervoer in de stad.	
Rotterdam	De rol van de MRDH zou naar het oordeel van onze raad steviger geformuleerd kunnen worden door op te nemen dat bij de verkenning ook wordt onderzocht of de MRDH zelf in financiële zin kan bijdragen aan realisatie van openbare laadinfrastructuur.	De precieze inhoud van verkenningen en de vraag aan welke projecten subsidie wordt verleend wordt niet in de UAB geregeld. MRDH coördineert voor dit onderwerp wel de aanvraag van middelen bij het Rijk.	--
Rotterdam	Onze raad is van mening, dat het belang van duurzame aanpak van stedelijke distributie in de SBA onderbelicht is. Rotterdam zou in dat verband graag zien, dat de MRDH op regionale schaal de uitwerking van de green deal stedelijk distributie oppakt, in lijn met de green deal zero emission die de gemeente Rotterdam met een aantal partijen is overeengekomen. Voorts pleit onze raad ervoor, dat het systeem van stimulering van duurzaam vervoer door het verstekken van ECOstars op MRDH niveau wordt opgepakt.	Deze voorstellen zullen door de MRDH betrokken worden bij de visie goederenvervoer die momenteel wordt opgesteld.	--
Wassenaar	Wassenaar waardeert het dat de MRDH ook de rol van facilitator, kennismakelaar, verbinder en lobbyist ten aanzien van duurzame mobiliteit oppakt.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
EVO/TLN/VNO-NCW	Om de verduurzaming van stedelijke distributie succesvol voort te zetten dienen de gemeenten van de metropoolregio deze	De MRDH neemt kennis van de aangedragen suggestie.	

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
West/MKB/BZW/ Metaalunie	koplopers optimaal te faciliteren.		
Verkeersveiligheid			
Lansingerland	In paragraaf 8.2 komt verkeersveiligheid aan de orde. In dit kader pleiten wij ervoor, dat u alles in het werk stelt om de registratie te verbeteren. Zonder goede basisinformatie is het voor ons onmogelijk om snel en adequaat de juiste maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid effectief te verbeteren. Wij zijn voorts een voorstander van het betrekken van de fietsersbond bij het onderwerp fietsveilig.	Verbeteren van de registratie is een landelijke ontwikkeling waarbij wij ons inspannen deze zo goed mogelijk te ondersteunen. Voorbeeld hiervan is de communicatie rond de APP mobielschademelden.nl. De Fietsersbond neemt deel aan het MRDH fietsplatform. Hier komt de fietsveiligheid ook aan de orde.	--
Leidschendam - Voorburg	Tenslotte zien wij graag dat de MRDH niet alleen volgend is ten aanzien van het landelijke veilig verkeersbeleid, maar ook eigen initiatieven neemt met het oog op nieuwe vormen van (stiller, sneller, elektrisch) verkeer.	Waar mogelijk zal de MRDH aandacht geven en vragen aan de gevolgen de nieuwe vormen van (elektrische) mobiliteit voor de verkeersveiligheid.	--
Voorne-Putten	Van belang is dan vooral vooruit te kijken en de ongevallen proberen te voorkomen. Het model van de SWOV kan hierbij een handig middel zijn. Om dit te kunnen vormgeven heeft dit wel consequenties op het subsidiebeleid.	De subsidieveordening en uitvoeringsregeling worden aangepast aan de Uitvoeringsagenda. Daarin zal dit als kwestie worden meegenomen.	--
Wassenaar	Wij zijn dan ook blij dat het takenpakket dat door het stadsgewest Haaglanden werd uitgevoerd met betrekking tot verkeersveiligheid ook een prominente plaats heeft gekregen binnen de UAB.	De MRDH neemt hier kennis van.	--
Mobiliteitsmanagement			
Barendrecht	In het bijzonder vragen wij daarbij uw aandacht voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Omdat er nog geen bedrijf zich daar heeft gevestigd is hier, door een actieve rol van de Verkeersonderneming naar de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Rijerwaard, veel rendement te halen op het gebied van duurzaam management op logistieke stromen en woonwerk-(fiets)verkeer.	De MRDH onderschrijft het belang van gericht mobiliteitsmanagement. Bij deze nieuwe ontwikkelingslocatie ligt de primaire verantwoordelijkheid hiervoor bij de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard. Die heeft de kans om bij de gronduitgifte, via actief parkmanagement en dergelijke een basis te scheppen voor duurzaam mobiliteitsmanagement.	--
Krimpen aan den IJssel	Wij hebben de indruk dat de inmiddels uitgevoerde maatregelen in het kader van Beter Benutten een gunstig effect hebben op de doorstroming in de Algeracorridor. Of dit daadwerkelijk ook zo is, zal uit monitoring en evaluatie (vanuit de Verkeersonderneming) moeten blijken	De MRDH neemt hier kennis van.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Verkeersmanagement			
Rotterdam	Onze raad is van mening dat er in de regio al een intensieve samenwerking is tussen wegbeheerders. Vanuit dat samenwerkingsverband zou verder (samen)gewerkt moeten worden aan informatie-uitwisseling en technische koppelingen tussen centrales.	Daar is de MRDH het mee eens.	--
Rotterdam	De Rotterdamse raad wil in de Uitvoeringsagenda ook meer aandacht zien voor het bieden van alternatieven in geval van verstoringen en calamiteiten op de weg en in het OV, zodat het verlies in tijd en geld voor reizigers en transporteurs verder wordt teruggedrongen.	In de UAB is bij verkeersmanagement het aanpakken van verstoringen als opgave benoemd. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de afzonderlijke wegbeheerders en voor de regiodesk van Bereik! In de UAB is betrouwbaarheid genoemd als één van de eisen die in de Kadernota OV verder worden uitgewerkt. Voor het OV stelt de MRDH op dit moment in de concessies eisen aan betrouwbaarheid en inzet van vervangend vervoer. Ook voor beheer en onderhoud van de railinfrastructuur stelt de MRDH eisen, die een hoge beschikbaarheid moeten garanderen (99% metro en 98% tram).	--
Voorne-Putten	Wij vragen aandacht voor het dynamische verkeersmanagement. In het MRDH gebied is ook al de organisatie Bereik! op dit werkveld actief. Voorkomen moeten worden dat hier dubbel werk gedaan wordt.	De MRDH ziet Bereik! Als de cetgnrale plek voor DVM en ziet daarbuiten voor zichzelf geen specifieke rol.	--
Voorne-Putten	Bij de prioritering van het Tactisch Kader Verkeersmanagement wordt voor de N218 verschillende prioriteiten aangehouden. Gelet op het belang van deze weg, zowel in normale omstandigheden als bij calamiteiten (de weg is aangewezen als CAR-route), is over de hele weg een gelijke prioriteit van belang.	Kaart 7.6 betreft het bestuurlijk vastgestelde Tactisch Kader. Op dit moment wordt dit in overleg met de wegbeheerders geactualiseerd. Wijzigingsvoorstellen kunnen in dat verband worden ingebracht.	--
ITS			
Krimpen aan den IJssel	Wij hebben hoge verwachtingen van innovatieve mobiliteitsoplossingen. Om deze reden willen wij graag de Algeracorridor onder de aandacht brengen als pilotgebied voor allerlei innovatieve toepassingen. Deze corridor is voor de pilot in onze ogen bij uitstek geschikt vanwege de noodzaak de huidige infrastructuur zo slim en optimaal mogelijk te gebruiken	In de MRDH wordt samen met alle wegbeheerders gewerkt aan het stimuleren van innovatie. De ontwikkeling en financiering van ITS is publiek privaat en daarmee afhankelijk van marktontwikkelingen. Waar mogelijk brengen wij geïnteresseerde marktpartijen met gemeentes in contact. Daar behoren als vanzelfsprekend ook de	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		gemeentes in de Algeracorridor bij.	
Rotterdam	Intelligente transportsystemen (ITS) nemen een grote vlucht. De MRDH stelt zich op als kennismakelaar en subsidiegever. Deze ambitie is naar de mening van onze raad te bescheiden; MRDH dient zich ook als stimulator van innovatie te profileren.	MRDH stimuleert, natuurlijk mede namens de gemeentes het bedrijfsleven in de ontwikkeling van ITS diensten en roept wegbeheerders op om mee te werken aan eventuele pilots. Dit gebeurt onder andere in Beter Benutten Vervolg. Daarnaast geven de acties die vanuit de Innovatieagenda Mobiliteit zijn opgenomen (oa first/last mile, energietransitie, zelfrijdend vervoer) en in de toekomst de Roadmap NextEconomy invulling aan de stimulerende rol van de MRDH op het gebied van mobiliteitsinnovatie.	--
Voorne-Putten	Bij de Intelligente Transportsystemen (ITS) zal de rol van de MRDH vooral gericht moeten zijn op de optimalisering van de verkeersafwikkeling en niet op het intelligenter maken van systemen en voertuigen. Dit laatste is meer een rol van de rijksoverheid.	Dat wordt in principe door de mRDH onderschreven. In aanvulling daarop wil de MRDH voor een aantal onderwerpen, zoals zelfrijdende voertuigen een fieldlab zijn in het akder van de innovatieagenda.	--
Ministerie I&M	In het ontwerp RVVP maakt u uw innovatieambitie kenbaar, ook wat betreft het mobiliteitssysteem. Deze ambitie kan echter nog meer toekomstgericht worden uitgewerkt. De technologische ontwikkelingen in Intelligente Transportsystemen (ITS) kunnen van grote betekenis zijn voor het gebruik van benutting van de mobiliteitsnetwerken.	De ontwikkelingen op ITS-gebied staan in de UAB. De MRDH wil bij Verkeersmanagement via Bereik actief inspelen op deze ontwikkelingen en wil bovendien een fieldlab zijn voor zelfrijdend vervoer in het bijzonder voor first- en last mile oplossingen. De MRDH is partner in het SURF-onderzoek naar zelfrijdend vervoer om meer inzicht te krijgen in de kansen en gevolgen van deze technologie.	In paragraaf 8.5 einde eerste alinea opnemen: De Metropoolregio zal actief inspelen op deze ontwikkelingen, onder andere bij het verkeersmanagement via Bereik!:
Regio Holland - Rijnland	De technologische ontwikkeling in mobiliteit staat niet stil. Wij delen graag kennis en ervaringen met u over het ontwikkelen en toepassen van duurzame en innovatieve mobiliteitsoplossingen, bijvoorbeeld het toepassen van BIGDATA ten behoeve van actuele reisinformatie in het OV.	Bedankt voor uw aanbod. In een van de samenwerkingverbanden die Zuid Holland breed zijn kan dit worden opgepakt.	--
Goederenvervoer			
Barendrecht	Geparkeerde vrachtauto's zorgen op veel plaatsen in de regio voor overlast. Wij zijn verheugd dat u dit projectmatig en integraal aanpakt. Het baart ons wel zorgen dat, om integrale handhaving mogelijk te maken, wij een bijdrage moeten leveren in een pilot en de APV tussentijds moet worden aangepast.	Bestuurlijk is afgesproken om de problematiek rond vrachtwagenparkeren in de regio gezamenlijk aan te pakken middels een gelijkluidende APV/Aanwijzingsbesluit op te stellen en te handhaven. Pilotgemeenten die	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
		geen eigen capaciteit of nog onvoldoende kennis hebben bij handhaven kunnen gebruik maken van capaciteit van een tijdelijk regionaal BOA team. Voor deze inzet (en daarnaast voor communicatie) wordt een bijdrage verwacht.	
Krimpen aan den IJssel	T.a.v. goederenvervoer over water: Wij pleiten ervoor om het aantal brugopeningen overdag waar mogelijk nu al te beperken (door middel van varen in konvooi, Blauwe Golf) en in samenspraak met Rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland brugopeningen in de avond- en nachtelijke uren mogelijk te maken.	Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat werken binnen Beter Benutten Vervolg aan de verdere implementatie van Blauwe Golf. MRDH houdt de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten.	--
Maassluis, Vlaardingen, Schiedam	Wij verzoeken de MRDH een visie op goederenvervoer uit te werken waarbij nadere en brede invulling wordt gegeven aan de wijze waarop de MRDH bij kan dragen aan een innovatieve en duurzame logistieke sector waaronder het (financieel) steunen van kennis- en data-uitwisseling en uitvoeringsmaatregelen die hieraan bijdragen.	De MRDH stelt momenteel een visie op goederenvervoer op. Uw opmerkingen worden daarbij betrokken.	--
Ridderkerk	In het bijzonder vragen wij daarbij uw aandacht voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Nieuw Reijerwaard. Ons inziens is veel rendement te halen op het gebied van mobiliteitsmanagement gericht op duurzaamheid van logistieke stromen en woonwerk-verkeer.	De MRDH onderschrijft het belang van gericht mobiliteitsmanagement voor personen en goederen. Bij deze nieuwe ontwikkelingslocatie ligt de primaire verantwoordelijkheid hiervoor bij de Gemeenschappelijke Regeling Nieuw Reijerwaard. Die heeft de kans om bij de gronduitgifte, via actief parkmanagement en dergelijke een basis te scheppen voor duurzaam mobiliteitsmanagement.	--
EVO/TLN/VNO-NCW West/MKB/BZW/ Metaalunie	Bij deze nodigen wij de metropoolregio uit om stedelijke distributie gezamenlijk op te pakken. Een goede start hiervoor lijkt ons een kick-off meeting van de metropoolregio en het bedrijfsleven. Wij willen graag met u van gedachten wisselen hoe zo'n kick-off en het proces daarna georganiseerd kan worden.	De MRDH waardeert deze handreiking en gaat hier graag met partijen over in gesprek.	--
EVO/TLN/VNO-NCW West/MKB/BZW/ Metaalunie	De organisaties vragen de metropoolregio om de genoemde multimodale transferia een prominente plek te laten krijgen op de investeringsagenda en steun te geven gedurende het ontwikkelingsproces.	Dit onderwerp zal worden meegenomen in de visie op goederenvervoer, die momenteel door de MRDH wordt opgesteld.	--
EVO/TLN/VNO-NCW	Een geschikte locatie waarmee een railterminal de regio goed kan bedienen lijkt Greenparc in Bleiswijk te zijn. Mocht de keuze	De MRDH neemt kennis van de aangedragen suggesties.	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
West/MKB/BZW/ Metaalunie	vallen op deze locatie dan moet deze terminal direct aangesloten worden op de spoorlijn Den-Haag – Gouda. Dit project kan ideaal worden meegenomen in het project dat op dit moment wordt gestart naar de logistieke ontwikkelingen op en langs de corridor A12. Ook de mogelijke realisatie van een overslagpunt weg-water in Gouda (Sluiseiland) moet serieus worden onderzocht.		
H9 Uitvoeringsprogramma			
Capelle aan den IJssel	T.a.v. P+R-beleid: Wij verzoeken u deze herijking vroegtijdig af te stemmen met in ieder geval alle inliggende gemeenten van de MRDH om te bezien wat de relatie is met het parkeerbeleid van deze gemeenten. Voorkomen moet worden dat het nieuwe P+R beleid mogelijk (negatieve) neveneffecten kan veroorzaken op het parkeerregime bij de (naburige) gemeenten.	Het is de bedoeling om dit gezamenlijk te doen met de inliggende gemeenten om redenen zoals door de gemeente beschreven.	--
Delft	Graag treden wij met u en de provincie Zuid Holland in overleg over de investeringsagenda met als doel de bereikbaarheid van de Technologische Innovatie Campus voor alle vervoerswijzen te verbeteren, om zo de ambities uit het rapport van de commissie Deetman te kunnen realiseren. (*Rapport: "Delft, Parel in de Randstad").*	Deze gesprekken vinden inmiddels plaats in het kader van het Investeringsprogramma van de MRDH..	--
Den Haag	De raad is van oordeel dat de samenhang en afstemming tussen de twee pijlers Vervoersautoriteit en Economisch Vestigingsklimaat optimaal moet zijn en dat de verschillende trajecten, zoals de regionale investeringskaart, de Road Map New Economy en de Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid – in het besef dat er verschillende financieringsbronnen zijn en dienen te blijven – moeten uitmonden in één investeringsagenda.	De MRDH werkt nu aan één investeringsprogramma, waarin de genoemde processen samenkomen. Daarbij is inderdaad sprake van verschillende financieringsbronnen van zowel overheden, bedrijfsleven als beleggers/financiers.	--
Leidschendam-Voorburg	Wij verzoeken u binnen de MRDH te bepleiten, dat gemeenteraden tijdig bij de totstandkoming van de investeringsagenda MRDH worden betrokken	Het Investeringsprogramma MRDH is van, voor en door de gemeenten.	--
Leidschendam-Voorburg	Wij stellen daarom een amendement: aanvulling op hoofdstuk 9 voor: "Gelet op de groeiende behoefte zal de parkeercapaciteit voor auto's en fietsen t.b.v. de gebruikers van de stations van randstadrail in Leidschendam-Voorburg worden uitgebreid. Binnen de MRDH zal de coördinatie van deze uitbreiding plaatsvinden."	In het uitvoeringsprogramma is voorzien in een herijking van P+R-beleid en een programma fietsenstallingen bij OV. Die gaan de basis vormen voor besluiten over afzonderlijke projecten/locaties.	--
Maassluis,	Over prioritering van projecten:	Het kost enige tijd om de top- en systeemeisen	--

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
Vlaardingen, Schiedam	Wij verzoeken op korte termijn een SMART afwegingskader te ontwikkelen, als opmaat naar de nieuwe subsidieverordening van de Vervoersautoriteit.	goed uit te werken en te vertalen naar criteria en maatregelen. Vooruitlopend daarop wordt op een (deels kwalitatieve manier) een eerste urgentiebepaling voorbereid. Dat geldt zowel voor de projecten in de UAB als het voor het Investeringsprogramma MRDH.	
Pijnacker-Nootdorp	Het is goed om te zien dat HOV tussen Delft en Zoetermeer via Pijnacker en de tweede verbinding tussen Pijnacker en Nootdorp als verkenningsprojecten zijn opgenomen. Wij gaan graag met de MRDH in overleg hoe deze verkenningen te concretiseren.	Pijnacker-Nootdorp zal t.z.t. bij deze verkenningen worden betrokken.	--
Rijswijk	In par 9.2. staat: Verbeteren van de internationale bereikbaarheid, in het bijzonder de spoorverbindingen met Duitsland en België en de OV-bereikbaarheid van Rotterdam The Hague Airport, zowel via RandstadRail als in de richting van Delft en Rijswijk. Wij vragen u om *richting* Rijswijk te veranderen in *via* Rijswijk.	Met “via RandstadRail” wordt gedoeld op de relevante bestemmingen die rechtstreeks van RTHA via RandstadRail bereikbaar zijn, zoals Den Haag en Rotterdam. De MRDH acht Delft en Rijswijk vanuit internationale bereikbaarheid eveneens relevante bestemmingen, zodat die apart zijn genoemd.	--
Voorne-Putten	In het uitvoeringsprogramma missen we de projecten optimaliseren ketenoverstap en het metro-/ busstation Spijkenisse Centrum, Een goede overstap is van essentieel belang voor de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.	Station Spijkenisse Centrum valt onder de categorie kleine projecten die niet zijn opgenomen in de UAB. Optimaliseren ketenoverstap is onderdeel van de projecten nrs 1 en 2 bij Ketenmobiliteit op pagina 109.	--
Voorne-Putten	Bij onderzoek naar de mogelijkheden van het Vervoer over water (bijvoorbeeld waterbus) is het van belang dat de verbinding Spijkenisse - Rotterdam Centrum meegenomen wordt.	De gemeente kan dit inbrengen in het betreffende beleidsuitwerkingstraject	--
Ambtshalve wijzigingen			
Figuur 7.3	De aanduiding Projecten World Expo verwijderen		
Pag 73	“het rijks programma ‘Tour de Force’ dat I&M heeft opgezet” vervangen door “Tour de Force, de agenda van de gezamenlijke overheden”		
Pag 55	*Toevoegen in een kader de volgende tekst:* **Toekomstbeeld OV 2040:** De Zuidelijke Randstad is pilotproefgebied geweest in het kader van de landelijke toekomstvisie op het OV en spoornet in 2040. In deze pilot is vanuit de ruimtelijke economie gekeken naar het samenhangend OV-net. Het inhoudelijke resultaat van de pilot bestaat uit 10 principes voor de toekomstige ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio. De kern van deze principes: • Laat het OV doen waar het goed in is: Collectief “massa”-vervoer voor de dikke stromen van/naar/in stedelijk gebied. RandstadRail is in dit systeem de backbone én inspiratiebron, leidend tot de ambitie een volgende stap te zetten in het koppelen van light en heavy rail. • Ontwikkel voor de gebieden en tijdstippen waar onvoldoende vraag is naar collectief “massa”-vervoer aantrekkelijke en betaalbare vraaggerichte alternatieven of zorg dat de markt deze ontwikkelt. Dit is een innovatieopgave waarin ook de ontschotting ten opzichte van het doelgroepenvervoer en andere kleinschalige stromen aan de orde is. • Verbindt OV met ruimtelijke ontwikkeling: Alleen nieuw OV als dit gekoppeld is aan passende ruimtelijke ontwikkelingen en alleen ruimtelijke ontwikkelingen als er passend OV is of komt (Stedenbaanprincipe).		

Indiener	Opmerking	Reactie MRDH	Aanpassing UAB
	• Goed functionerende knooppunten met goede ketenvoorzieningen zijn no regret maatregelen. • Meer samenhangende sturing op het OV inclusief de NS Sprinters is wenselijk. Deze bevindingen geven aanleiding om dit verder uit te werken en daartoe een toekomstvisie voor het HOV-net op te stellen in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio en de zich ontwikkelende vervoermarkt.		
Fig 7.4	Op kaart 7.4 de verbindend functie van de Utrechtsebaan in Den Haag doortrekken tot het Schenkviaduct		
Fig 7.6	Dit is per ongeluk niet de juiste versie van het Taktisch Kader Verkeersmanagement en wordt daarom vervangen door de juiste versie, zoals die bestuurlijk is vastgesteld.		
Fig 7.9	De kaart met onderzoeksopgaven Fietsnetwerk is niet compleet, waardoor verwarring ontstaat bij gemeenten. De kaart wordt daarom aangevuld.		
Fig 7.11	In figuur 7.11 de P+R-locaties in Zoetermeer beperken tot: station Zoetermeer, station Zoetermeer-Oost, station Bleizo en halte Voorweg.		
Pag 93	Uit tekstvak verwijderen: “en in 2025 mogelijk de World Expo in Rotterdam”		
Pag 106	In tabel beleidsuitwerking OV toevoegen: “Toekomstvisie HOV-net metropoolregio”		
Pag 106	In tabel Planstudieproject 11 “Koppeling World Expo 2025: Westelijke oeververbinding HOV (F)” verplaatsen naar Verkenningentabel no 20 en hernoemen tot “Oeververbinding(en) Rotterdam HOV (F)”.		
divers	Taal-/stijlcorrecties		