



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

Retouradres: Postbus 21012 3001 AA Rotterdam

Gemeente Rijswijk
t.a.v. het College van burgemeester en Wethouders
Postbus 5305
2280 HH Rijswijk

Datum
5-12-2019

Onderwerp
Concept strategie remisestrategie trams

Gemeente Rijswijk	
13 DEC. 2019	
ORG. ONDERDEEL	
REG. KENMERK	

Westersingel 12
Postbus 21012
3001 AA Rotterdam
Telefoon 088 5445 100

E-mail: informatie@mrdrh.nl
Internet: www.mrdh.nl
KvK nummer: 62288024
Bankrekeningnummer
NL96 BNGH 0285 1651 43

contactpersoon
Pim Uijtdewilligen
uw kenmerk

ons kenmerk
66414
projectnummer

doorkiesnummer

e-mail
p.ujtdewilligen@mrdrh.nl

bijlage(n)
1. rapport strategie remise

Geacht college,

Er is een trek naar de stad en de stedelijke regio's blijven groeien. Hierbij is het beleid gericht op verdichting en is de opgave in het MRDH-gebied om op korte termijn 60.000 woningen binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. Daarnaast neemt de bedrijvigheid toe. Al deze ontwikkelingen zorgen voor een groei aan mobiliteit en, gegeven de beperkte ruimte, is het van belang dat een groot deel van deze groei opgevangen wordt met hoogwaardig openbaar vervoer.

Met de Schaa sprong OV Den Haag en Regio is een visie opgesteld voor een verwachte jaarlijkse groei van 3%, het upgraden van het vooral lokaal ingericht OV-netwerk naar een metropolitaans netwerk, waarbij reistijd, capaciteit en de bereikbaarheid van de belangrijkste locaties meer centraal komen te staan. Dit beleid wordt breder herkend en erkend, onder meer in de recente Adaptieve Ontwikkelstrategie Zuidelijke Randstad.

In elk scenario: nieuwe tram nodig

Richting 2040 zal veel moeten veranderen in het OV-netwerk van de regio Den Haag om de jaarlijkse groei op te vangen. Dat kan op meerdere manieren, maar daarbij is zeker dat vervanging van de huidige oude GTL-8 voertuigen nodig is. In het voorjaar van 2019 hebben de gemeenten ingestemd met de toepisen voor deze nieuwe voertuigen.

Geen nieuwe trams zonder nieuwe remises

Goede en voldoende voorzieningen voor het stallen van railvoertuigen vormen een cruciale bouwsteen in de doorontwikkeling van het openbaar vervoer in de Haagse regio. Zonder passende faciliteiten is het niet mogelijk om de komst van nieuwe, brede stadstrams mogelijk te maken en in de dienstregeling te laten rijden.

De laatste serie oude smalle stadstrams moet worden vervangen door nieuwe trams, die in 2024 gaan instromen. Om dat mogelijk te maken is de afgelopen jaren ingezet op adequate stallingsvoorzieningen voor ruim 200 trams, door:

- Het realiseren van een nieuwe stallingslocatie voor brede trams aan de Zuiderweg in Rijswijk.
- Het voor brede trams geschikt maken van remise Harstenhoekplein in Scheveningen (nu alleen geschikt voor smalle trams);
- Het afstoten van de remise Lijsterbesstraat Den Haag (alleen geschikt voor de smalle trams);

Daarbij is rekening gehouden met een periode van circa twee jaar waarin capaciteit tot 250 plekken nodig is in verband met het instromen van de nieuwe trams terwijl de oude trams nog in de dienstregeling rijden. Door bovenstaande fasering kan de piek opgevangen worden met de remise Lijsterbesstraat.

Heroriëntatie op het stallingsvraagstuk noodzakelijk

Eind 2018 komt de realisatie van een tramremise in Rijswijk in een impasse. Het college van B&W van Rijswijk heeft – in reactie op een aangenomen raadsmotie – besloten niet mee te werken aan de realisatie van een tramremise aan de Zuiderweg in Rijswijk. De MRDH is daarom een verkenning gestart naar alternatieve locaties.

Op hetzelfde moment kwamen de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar het toekomstgeschikt maken van Remise Harstenhoekplein beschikbaar. Aan de hand van een eerste raming op basis van schetsontwerpen wordt de benodigde investering als zeer substantieel ingeschat. De hoge inschatting zijn reden om ook de herontwikkeling van Remise Harstenhoekplein te heroverwegen.

Deze zomer is in een bestuurlijk overleg met alle betrokken gemeenten geconcludeerd dat een brede heroriëntatie op het stallingsvraagstuk voor trams in de Haagse regio noodzakelijk is, resulterend in een nieuwe strategie.

De strategie op hoofdlijnen

De strategie om te komen tot een nieuwe stallingslocatie volgt de volgende redeneerlijn:

- Locaties zijn bij voorkeur gesitueerd in de nabijheid van eindpunten, want niet in verdicht stedelijk gebied en gespreid over het netwerk
- Om bedrijfseconomische redenen is clustering van locaties wenselijk
- Nieuwe locaties sluiten aan bij de toekomstige OV ontwikkelingen
- Stallingslocatie kunnen fungeren als aanjager van ruimtelijke ontwikkeling

Vier zoekgebieden voor stallingslocaties

Voortvloeiend uit de strategie zijn vier zoekgebieden onderscheiden: noord, oost, zuid en west.

Met de remiselocaties Zichtenburg/Meppelweg, de NS opstellocatie bij Leidschendam en Zoetermeer Lansingerland is er voldoende stallingscapaciteit in de deelgebieden oost en west voor de periode tot 2040.

Op langere termijn komt uitbreiding aan de oost- en westzijde in beeld in relatie met doortrekking van bijvoorbeeld het tramnetwerk naar het Westland of de realisatie van een verbinding Zoetermeer naar Rotterdam. Aan de betreffende gemeenten wordt gevraagd daarvoor reserveringen te maken.

Vanuit de hierboven geformuleerde strategie is het noodzakelijk om vooral stallingscapaciteit beschikbaar te hebben aan de noord- en zuidzijde.

Aan de noordzijde zijn amper geschikte locaties beschikbaar. Realisatie van een nieuwe stallingslocatie op eindpunt Zwarte Pad is in ruimtelijke zin het enige alternatief voor herontwikkeling van remise Harstenhoekplein. In 2012 zijn studies verricht naar deze locatie, waarbij ontwerpen zijn gemaakt waarin de remise werd overdekt door een glooiend duin. Deze verkenning heeft destijds niet tot besluiten geleid. Ontwikkeling van locatie Zwarte Pad als stallingsvoorziening vraagt om een integrale gebiedsontwikkeling waarbij ook het parkeren bij het Zwarte Pad en de ontwikkeling van de boulevard worden meegenomen.

Aan de zuidzijde zijn meerdere locaties in beeld gebracht. Deze locaties hebben allen een nauwe relatie met de gebiedsontwikkeling ter plaatse.

- In Plaspoelpolder (Rijswijk) – het huidige Vluchtelingencentrum of elders – kan een stallingslocatie een bijdrage leveren aan de herontwikkeling van het gebied.
- In de TU-wijk (Delft) betekent een stallingslocatie een inpassing in de ontwikkeling van de TU-campus.
- Een stallingslocatie op het GAVI-terrein (Den Haag) betekent een eerste invulling van deze strategische locatie voor zware functies. Deze locatie ligt gunstig in relatie tot toekomstige OV ontwikkelingen (De Koningscorridor). Wellicht is een combinatie te maken met andere functies, zoals een P&R voorziening en een voorstadhalte (halte ADO-stadion).

Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden van andere ontwikkelingen wordt nu nog geen keuze gemaakt tussen deze locaties, maar worden alle vier locaties nader verkend. Daarbij is het van het grootste belang dat snel zicht ontstaat op de termijn waarop de nieuwe locatie gerealiseerd kan worden. Immers: realisatie van een remise kan jaren duren, dat maakt besluitvorming over welke locatie(s) MRDH en de gemeenten kiezen, in 2020 plaats moet vinden.

Tijdelijke stallingslocaties

Het risico bestaat dat de nieuwe stallingslocaties nog niet beschikbaar zijn op het moment dat de nieuwe trams in de dienstregeling worden opgenomen.

Om die reden is een eerste verkenning uitgevoerd naar het optimaal benutten van de huidige stallingscapaciteit op het netwerk, meer specifiek bij eindpunten. Op basis van deze verkenning is de conclusie dat met de huidige capaciteit op eindpunten gedurende een overgangsperiode voldoende trams kunnen worden gestald zonder de realisatie van nieuwe voorzieningen. Aandachtspunten zijn de logistieke of service activiteiten die tijdens de stallingsduur op de locatie moeten worden uitgevoerd en de overall planning van het vervangingstraject van de trams in relatie tot andere grootschalige projecten binnen de HTM organisatie.

De komende periode wordt dit nader uitgewerkt in een tijdelijk stallingsplan. Als daarover meer bekend is, zullen wij u daar als College nader over informeren.

Het proces om tot deze strategie te komen, heeft voor de MRDH herbevestigd dat intensieve regionale samenwerking tussen en met de gemeenten en de vervoerder van grote meerwaarde is. MRDH zal dan ook met uw gemeente een de komende jaren deze programmatische aanpak continueren, om het OV in de regio verder te ontwikkelen.

Gevraagd besluit

MRDH is voornemens in de bestuurscommissie van 18 maart 2020 de strategie voor stallingslocaties vast te stellen. Gegeven een zorgvuldige afweging en om voortgang te behouden, wil MRDH uw college vragen in te stemmen met de strategie voor stallingslocaties en het te volgen proces. Expliciet leggen wij de volgende vragen voor:

- Kunt u gegeven de verwachte groei van de mobiliteit in relatie tot de noodzaak de capaciteit van het OV te maximaliseren instemmen met de voorgestelde strategie voor stallingslocaties?
- Kan uw college instemmen met het vervolgproces en meer specifiek de verkenning naar meerdere stallingslocaties, waarbij uw medewerking en inzet wordt gevraagd?

Gegeven de gewenste besluitvorming dit voorjaar willen wij vragen of uw college medio februari een reactie kan sturen. Uw college wil mogelijk de gemeenteraad om een besluit vragen over de strategie. Het verzoek is aan te geven in welke fase en op welke manier u de gemeenteraad wilt betrekken en zo ja, wanneer u verwacht dat een dergelijk besluit is te nemen. Het besluit bij MRDH wordt hier zo nodig op aangepast, in die zin dat een voorwaardelijk besluit wordt genomen.

Hoogachtend,
namens de voorzitter van de bestuurscommissie vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag,


I. Bal

Portefeuillehouder OV-concessiemanagement

Strategie stallingslocaties trams Haagse regio

2 december 2019



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG



Den Haag



Gemeente
Leidschendam-
Voorburg

Rijswijk



gemeente
Zoetermeer

HTM

1. Achtergrond van het stallingsvraagstuk

Goede en voldoende voorzieningen voor het stallen van railvoertuigen vormen een cruciale bouwsteen in de doorontwikkeling van het openbaar vervoer in de Haagse regio. Zonder passende faciliteiten, variërend van overdekte remises tot open opstellocaties voor het stallen en eventueel behandelen van railvoertuigen, is het niet mogelijk om in aanvulling op de reeds aanwezige brede trams de komst van nieuwe, brede stadstrams mogelijk te maken en in de dienstregeling te laten rijden.

De laatste serie oude smalle stadstrams (65 stuks) moet worden vervangen door een zestigtal nieuwe trams, die in 2024 moeten gaan instromen. Om dat mogelijk te maken is de afgelopen jaren ingezet op adequate stallingsvoorzieningen voor in totaal ruim 200 trams:

- Het afstoten van de remise Lijsterbesstraat Den Haag (alleen geschikt voor de smalle trams);
- Het voor brede trams geschikt maken van remise Harstenhoekplein in Scheveningen (nu alleen geschikt voor smalle trams);
- Het realiseren van een nieuwe stallingslocatie voor brede trams aan de Zuiderweg in Rijswijk.

Daarbij is rekening gehouden met een overgangperiode van circa twee jaar waarin capaciteit tot 250 plekken nodig is in verband met het instromen van de nieuwe trams terwijl de oude trams nog in de dienstregeling rijden. Door bovenstaande fasering kan de piek opgevangen worden met de remise Lijsterbesstraat.

Eind 2018 is de realisatie van een tramremise in Rijswijk in een impasse geraakt. Het college van B&W van Rijswijk heeft – in reactie op een aangenomen raadsnotie – besloten niet mee te werken aan de realisatie van een tramremise aan de Zuiderweg in Rijswijk. De MRDH respecteert de uitspraak van de Raad en de conclusie van het College van Rijswijk en is daarom een verkenning gestart naar alternatieve locaties.

Op hetzelfde moment kwamen de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek naar het toekomstgeschikt maken van Remise Harstenhoekplein beschikbaar. Aan de hand van een eerste raming op basis van schetsontwerpen wordt de benodigde investering geschat op €47 M. De hoge kosten zijn reden genoeg om de herontwikkeling van Remise Harstenhoekplein te heroverwegen.

In het bestuurlijk overleg van 10 juli 2019 is geconcludeerd dat een brede heroriëntatie op het stallingsvraagstuk voor trams in de Haagse regio noodzakelijk is, resulterend in een nieuwe strategie. Hieronder wordt de nieuwe strategie gepresenteerd en vertaald naar concrete acties.

2. Aanpak

Om te komen tot een nieuwe strategie voor remisering in de Haagse regio zijn sinds de zomer van 2019 twee fasen doorlopen:

Fase 1: Joint Fact Finding; een fase waarin zoveel mogelijk locaties en alternatieven in beeld zijn gebracht, via een drietal onderzoek sporen met focus op respectievelijk grote locaties (30 tot 36 plekken), kleine locaties en 'out of the box' oplossingsrichtingen.

Fase 2: Strategievorming; een fase waarin op basis van de 'oplossingsruimte' een nieuwe strategie is gevormd.

De Joint Fact Finding en strategievorming zijn uitgevoerd door een kernteam van MRDH, gemeente Den Haag en HTM onder leiding van adviseur Joost Voerman in samenwerking met vertegenwoordigers van alle gemeenten uit de Haagse regio.

In voorliggende rapportage doet het kernteam verslag van de gezamenlijke verkenning. Eerst wordt de nieuwe strategie beschreven. Vervolgens worden de uitkomsten van de Joint Fact Finding gepresenteerd in het licht van de nieuwe strategie.

3. Strategie

Richting 2040 neemt de ruimtedruk als gevolg van de grote verstedelijkingsopgave toe. Locaties, waarop nog geen concrete bestemming rust, zijn schaars. Relatief intensief ruimtegebruik zoals traditionele overdekte remises en open stallingsplaatsen komen verder onder druk te staan en zijn vooral moeilijk inpasbaar in de bebouwde kom. Dat maakt het vinden van nieuwe locaties complex en zet de uitbreiding of herontwikkeling van bestaande locaties onder druk.

Met de komst van de Omgevingswet kijken gemeenten nog meer in samenhang naar alle omgevingseffecten bij functies met significante invloeden op de omgeving: geluid, trillingen, milieu, ecologie etc. Het minimaliseren van omgevingshinder, zeker als remises nabij woningen liggen, is bij de planologische besluitvorming van elke gemeente dan ook dominant.

In het licht van de *verstedelijkingsopgave* en de strengere eisen rondom *hinder* is een stallingslocaties in verdicht stedelijk gebied niet wenselijk.

Vanuit het oogpunt van *exploitatie* is spreiding van voertuigen over het netwerk gewenst. Dit voorkomt veel lege kilometers bij het opstarten en afronden van de dagelijkse dienstregeling.

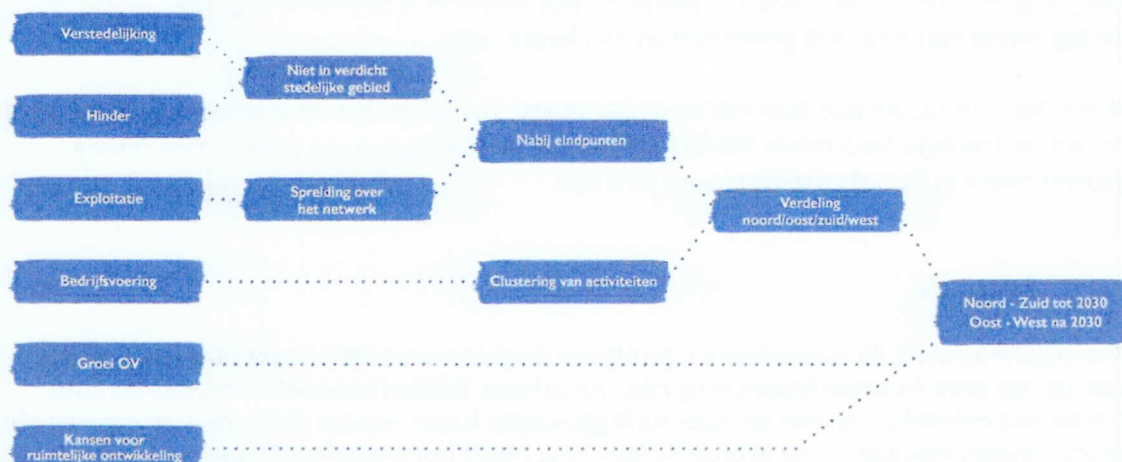
Hieruit volgt dat locaties bij voorkeur worden gesitueerd in de *nabijheid van eindpunten* van tramlijnen.

Voor een beheersbare bedrijfsvoering heeft *clustering* van stallingslocaties van meerdere lijnen de voorkeur. Hieruit volgen in de Haagse regio vier deelgebieden (noord-oost-zuid-west) waar bij voorkeur de stallingsvoorzieningen zijn of worden gelokaliseerd.

Een stallingslocatie wordt extra aantrekkelijk wanneer het *aansluit bij gewenste OV-uitbreiding* in de toekomst. Concreet gaat het dan om ontwikkelingen als:

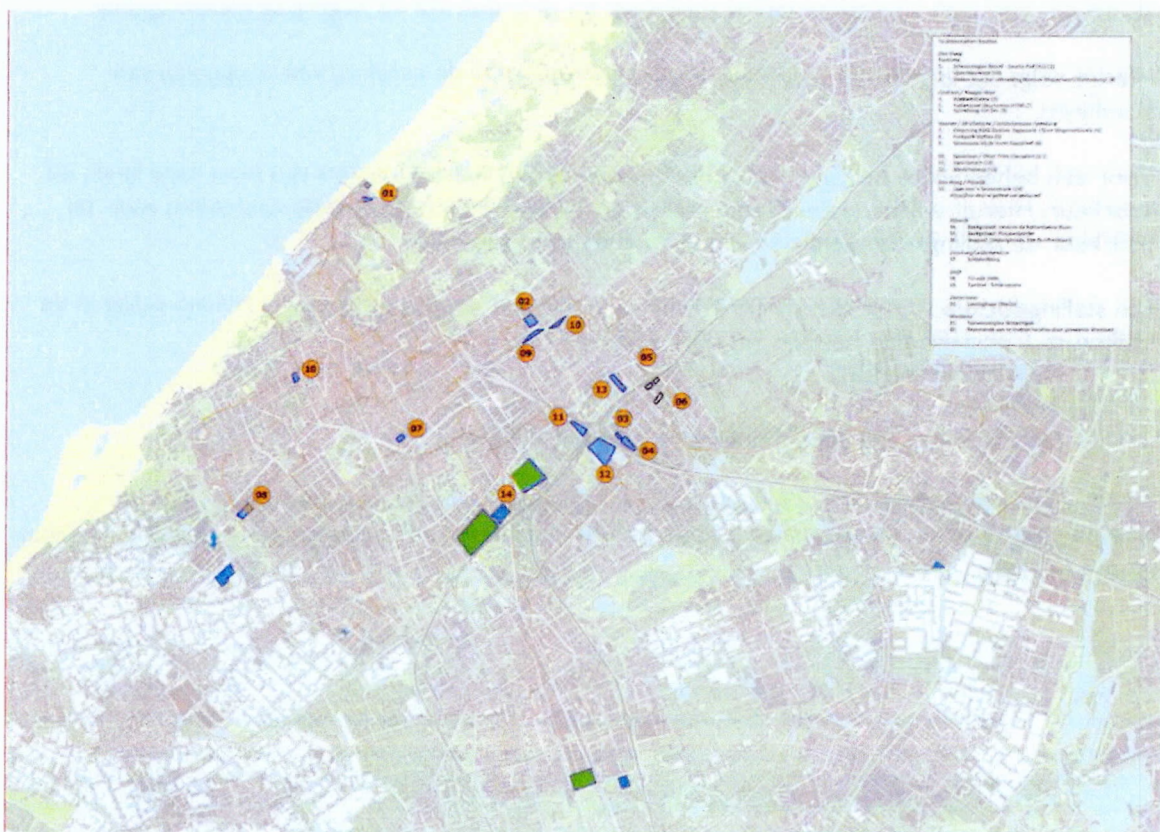
- De Koningscorridor
- ZoRo-lijn
- Doortrekking van het tramnetwerk naar het Westland

Tot slot kan een stallingslocatie fungeren als *aanjager van ruimtelijke ontwikkelingen*, zoals de revitalisering van Den Haag Zuidwest of de herontwikkeling van Plaspoelpolder in Rijswijk en Schie-oeveren in Delft.



4. Locaties

Veel mogelijke locaties die in 2010 bij een 'quick scan' zijn onderzocht, zijn al ingericht voor andere doeleinden en niet meer beschikbaar. Dit bevestigt het beeld van een steeds meer verdichte regio. Sinds de zomer is een groot aantal locaties voor stallingsruimte in beeld gebracht. De oplossingsruimte voor stallingslocaties is beperkt. Om die reden is het – ook los van de strategie - van belang om alle ruimtelijke ontwikkelingen rond het tramnetwerk actief te blijven monitoren. En daar waar nodig hierbij aan tafel te komen.



Opdracht vervolg (1)

Monitor actief de ruimtelijke ontwikkelingen rond het tramnetwerk.

Actie: MRDH

De strategie om te komen tot een nieuwe stallingslocatie volgt de volgende redeneerlijn:

- Locaties in nabijheid van eindpunten, want niet in verdicht stedelijk gebied en spreiding over het netwerk
- Clusteren waar mogelijk in vier zoekgebieden
- Koppeling aan toekomstige OV ontwikkelingen
- Stallingslocatie als aanjager van ruimtelijke ontwikkeling

Voortvloeiend uit de strategie zijn vier deelgebieden onderscheiden: noord, oost, zuid en west.

Met de remiselocaties Zichtenburg/Meppelweg (96 plekken), de NS opstellocatie bij Leidschendam (40) en Zoetermeer Lansingerland (16) is er voldoende stallingscapaciteit in de deelgebieden oost en west voor de periode tot 2040.

De stallingscapaciteit aan de oostkant is in relatieve zin in ruime mate voorzien. Verdere uitbreiding van Zichtenburg/Meppelweg betekent een versterking van de onevenwichtige verdeling van de voertuigen over het netwerk. Aan de oostzijde is uitbreiding bovendien niet zinvol omdat deze locaties technisch alleen bereikbaar zijn met regiotrams en daarmee geen oplossing bieden voor het stallen van stadstrams.

Op langere termijn komt uitbreiding aan de oost- en westzijde in beeld in relatie met doortrekking van bijvoorbeeld het tramnetwerk naar het Westland of de realisatie van een verbinding Zoetermeer naar Rotterdam. Aan de betreffende gemeenten wordt gevraagd daarvoor reserveringen te maken.



Vanuit de hierboven geformuleerde strategie is het noodzakelijk om vooral stallingscapaciteit beschikbaar te hebben aan de noord- en zuidzijde. Herontwikkeling van remise Harstenhoekplein en een nieuwe remise Zuiderweg in Rijswijk pasten uitstekend in deze strategie. Vanwege de geraamde hoge investeringskosten moet het geschikt maken van Harstenhoekplein voor brede trams worden afgewogen met mogelijke andere oplossingen. Voor de locatie Zuiderweg ontbreekt het maatschappelijk en politiek draagvlak.

Aan de noordzijde zijn amper geschikte locaties beschikbaar. Realisatie van een nieuwe stallingslocatie op eindpunt Zwarte Pad is in ruimtelijke zin het enige alternatief voor herontwikkeling van remise Harstenhoekplein. In 2012 zijn studies verricht naar deze locatie, waarbij ontwerpen zijn gemaakt waarin de remise werd overdekt door een glooiend duin. Deze verkenning heeft destijds niet tot besluiten geleid. Ontwikkeling van locatie Zwarte Pad als stallingsvoorziening vraagt om een integrale gebiedsontwikkeling waarbij ook het parkeren het Zwarte Pad en de ontwikkeling van de boulevard worden meegenomen.

Aan de zuidzijde zijn op dit moment meerdere locaties in beeld gebracht. Deze locaties hebben allen een nauwe relatie met de gebiedsontwikkeling ter plaatse.

- In Plaspoelpolder (Rijswijk) – het huidige Vluchtelingencentrum of elders – kan een stallingslocatie een bijdrage leveren aan de herontwikkeling van het gebied.
- In de TU-wijk (Delft) betekent een stallingslocatie een inpassing in de ontwikkeling van de TU-campus.
- Een stallingslocatie op het GAVI-terrein (Den Haag) betekent een eerste invulling van deze strategische locatie voor zware functies. Deze locatie ligt bovendien gunstig in relatie tot toekomstige OV ontwikkelingen (De Koningscorridor). Wellicht is een combinatie te maken met andere functies, zoals een P&R voorziening en een voorstad halte (halte ADO-stadion).

Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden van andere ontwikkelingen wordt door het kernteam geadviseerd om nu nog geen keuze te maken tussen deze locaties maar alle vier de locaties verder uit te werken. Daarbij is het van het grootste belang dat snel zicht ontstaat op de termijn waarop de nieuwe locatie gerealiseerd kan worden.

Opdrachten vervolg (2-5)

Start verkenningen naar de volgende locaties:

Zwarte Pad

GAVI-terrein

TU-wijk

Plaspoelpolder.

Actie: gemeenten Den Haag, Delft, Rijswijk, MRDH en HTM

5. Kleine locaties

Uit onze verkenning blijkt dat op 22 kleine locaties fysiek (allen eindpunten) ruimte is om tramvoertuigen te stallen.

Verder is verkend of op een aantal eindpunten de capaciteit verder uitgebreid kan worden. Uit deze analyse blijkt dat dit vraagt om forse investeringen (€ 3-5 miljoen). Uitbreidingen zijn dan ook geen optie, zeker niet wanneer die slechts nodig zijn voor een tijdelijke periode. Ook structureel is stallen op deze eindpunten niet wenselijk omdat ze veelal in verdicht stedelijk gebied liggen.

Op basis van de verkenning van kleine locaties is de conclusie dat met de huidige capaciteit op eindpunten gedurende een overgangsperiode met noodzaak voor verhoogde stallingscapaciteit voldoende trams kunnen worden gestald zonder de realisatie van nieuwe voorzieningen.

Aandachtspunten zijn de logistieke of service activiteiten die tijdens de stallingsduur op de locatie moeten worden uitgevoerd en de overall planning van het vervangingstraject van de trams in relatie tot andere grootschalige projecten binnen de HTM organisatie.

Opdracht vervolg (6)

Stel in de komende periode (november-december) een tijdelijk stallingsplan op waarin antwoord wordt gegeven op de volgende vragen:

- Welke eindpunten zijn geschikt om tijdelijk voertuigen te stallen, rekening houdend met spreiding over het netwerk en type voertuigen dat gestald kan worden?
- Wat zijn de organisatorische en operationele gevolgen van het stallen op eindpunten?
- Welke aanvullende voorzieningen moeten worden getroffen? Denk hierbij aan personeelsvoorzieningen, parkeren, aanbrengen Wifi, beveiliging.
- Wat is de financiële impact en welke aanvullende afspraken moeten worden gemaakt bovenop de huidige railconcessie?
- Wat is de impact op de omgeving wanneer tramvoertuigen op eindpunten gestald worden?
- Voor welke tijdsduur, periode is een tijdelijke situatie houdbaar?

Actie: HTM

6. Out-of-the-box

6.1 Essay Rubber voor rails, de bus als flexibel alternatief voor de tram

Uitzoomend op het gehele stallingsvraagstuk kunnen alternatieve vragen worden gesteld: Waarom blijven we inzetten op inflexibele tramsystemen? Waarom stappen we in een stad als Den Haag, die aanloopt tegen ruimtelijke grenzen niet over op bussen? Wijnand Veeneman, onderzoeker Openbaar Vervoer aan de TU Delft, heeft hierover een prikkelend essay geschreven.

Veeneman benadrukt in zijn essay dat bus- en tramsystemen, wat ruimtebeslag betreft, steeds meer op elkaar beginnen te lijken. Het introduceren van een andere techniek in deze systemen heeft impact op de aantrekkelijkheid van het systeem als geheel. Dit vraagt dan ook tijd voor verdere verdieping en gesprek. En moet los worden gezien van de huidige urgentie rond het stallingsvraagstuk. Het essay is een goed startpunt van een gesprek over de OV-techniek van de toekomst in de Haagse regio.

Opdracht vervolg (7)

Gebruik het essay van Wijnand Veeneman als startpunt voor een discussie over de techniek van de toekomst.

Actie: MRDH

6.2 De blik van social designers

Twee social designers van Twynstra Gudde hebben een andere kijk naar het stallingsvraagstuk gepresenteerd. Zij lieten zien dat tot op heden geprobeerd is het vraagstuk op twee manieren op te lossen - en beide manieren zijn vastgelopen. Een ingenieursaanpak om tot een optimaal ontwerp te komen en een politieke aanpak om tot een optimaal compromis te komen.

Tijdens hun kennismaking met de tramwereld hoorden zij vrijwel uitsluitend negatieve betekenissen. Een remiseterrein wordt gezien als overlast gevende activiteit (geluid, trillingen, gezondheid), sober en doelmatig betekenissen in de praktijk 'onooglijk', de noodzakelijke aanpassingen aan het netwerk worden gezien als 'vijf jaar (bestuurlijke) ellende' en mensen aan de Zuiderweg ervaren het participatieproces als een wassen neus.

Het is lastig een positief verhaal te bouwen op negatieve betekenissen. Positieve betekenissen zijn geen vernislaagje, het vraagt om een intrinsiek andere benadering.

Onderken dat een hoogwaardig OV netwerk, waar een remise onderdeel van is, een drager is naar een mooie toekomst. In een dichtbebouwde regio, waar nog veel woningen en voorzieningen gaan worden toegevoegd is hoogwaardig OV cruciaal voor een goed vestigingsklimaat. Vertel dat verhaal.

Draai het vraagstuk om. De benadering is nu: welke functies zijn nodig op een remiseterrein en waar kan dat technisch worden ingepast, en hoe kunnen we dat ontwerp er door krijgen? Stel ook de omgekeerde vraag: wat leeft er in de buurt waar de tramremise mogelijk komt en hoe kan de bouw en aanwezigheid van de remise zich daartoe verhouden? Een positieve betekenis voor de buurt van een remise zal er per locatie volledig anders uit zien.

Bewoners zijn expert van hun eigen situatie. Benut dat expertschap. Streef niet naar een 'perfect ontwerp' waarmee het eerste contact kan worden gelegd. Snap wat er speelt in de buurt, hoe je je ertoe wilt verhouden en presenteer een ontwerp dat ruimte biedt voor de beleving van bewoners.

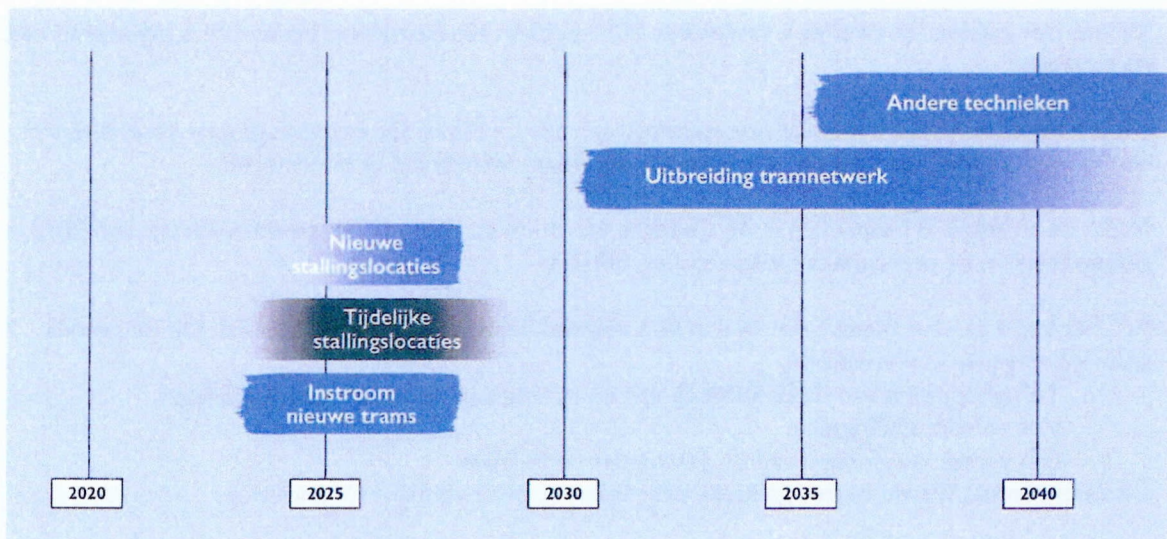
Opdracht vervolg (8)

Besteed bij de vertaling van de strategie in concrete projecten – en het daarbij behorende omgevingsmanagement – expliciet aandacht aan de adviezen van de social designers.

Actie: Allen

7. Tijdpad

Het tijdpad voor het tijdig realiseren van nieuwe stallingsvoorzieningen is krap. De inschatting is dat vijf tot zeven jaar nodig is om te komen van verkenning naar realisatie van een stallingslocatie. Dat betekent dat op z'n vroegst in 2025 een nieuwe stallingslocatie kan worden geopend. Uit ons onderzoek blijkt dat het mogelijk is om de instroom van nieuwe trams voor een beperkte periode opgevangen kan worden op het huidige netwerk. Daar zijn wel aanpassingen aan het netwerk voor nodig. Dit is niet ideaal voor de exploitatie van het openbaar vervoer en zorgt voor (weliswaar beperkte) overlast bij deze tijdelijke voorzieningen. Kortom, het is wenselijk om deze periode zo kort mogelijk te houden.



Wanneer de aanbesteding van nieuwe trams op korte termijn start, gaan de eerste nieuwe trams in 2024 rijden en kunnen de eerste oude trams, die aan het einde van hun levensduur zijn, het netwerk verlaten. Als de nieuwe stallingsplekken tussen 2025 en 2027 beschikbaar komen zijn voor een periode van 1-3 jaar tijdelijke stallingsplekken nodig.

8. Organisatie

Naast het remisevraagstuk lopen binnen de Haagse Regio vele dossiers op het vlak van openbaar vervoer die voornamelijk gericht zijn op de langere termijn en op dit moment ieder een verschillende aansturing kennen. Deze dossiers komen voort uit gezamenlijke visies van stakeholders, namelijk de OV Visie Schaa sprong Den Haag, de Uitvoeringsagenda bereikbaarheid MRDH en de recente Adaptieve Ontwikkelstrategie OV en Verstedelijking. En dat alles met een duidelijk doel: de verwachte groei van het OV (3% per jaar) ondersteunen, waarbij op termijn een schaa sprong van het OV nodig is.

De aanpak voor de lange termijn moet nadrukkelijk worden afgestemd met uitdagingen op de korte termijn, namelijk de verwerving van nieuwe brede railvoertuigen, de daarvoor noodzakelijke aanpassing van de traminfrastructuur en de realisering van de geschikte opstelvoorzieningen.

Het voorstel is om dit als alle bij het OV betrokken partijen in een gezamenlijke programma organisatie samen waar te gaan maken.

Opdracht vervolg (9)

Geef de procesmanager voor het remisevraagstuk de vervolgopdracht om in november en december de vervolgopdrachten op te starten en een voorstel uit te werken hoe deze projecten kunnen worden ingebed in een bredere programmaorganisatie.

Actie: MRDH

9. Vervolgstappen

Tijdens het bestuurlijk overleg 6 november 2019 hebben alle betrokken bestuurders ingestemd met de strategie.

De strategie wordt ter instemming voorgelegd aan alle Colleges. De rapportage gaat vergezeld van een informatiebrief, die gebruikt kan worden om de gemeenteraad te informeren.

Nadat de strategie is besproken in de Colleges wordt de strategie in het eerste kwartaal van 2020 geagendeerd in de bestuurscommissie van de MRDH.

Aan het begin van het nieuwe jaar wordt een volgend Bestuurlijk Overleg gepland. Op de agenda staan de volgende onderwerpen:

- Terugkoppeling van de bespreking van de strategie in de verschillende Colleges
- Het tijdelijk stallingsplan
- Een eerste 'quick scan' van de geselecteerde locaties

Op basis hiervan wordt keuzes gemaakt over fasering, prioritering en financiering.