

PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA -

Aan het college van Burgemeester en wethouders van Den Haag,

Aan de leden van de gemeenteraad van Den Haag

cc: aan de colleges van de gemeenten Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Delft.

Den Haag, 17 september 2022

Zeer geacht college van Burgemeester en wethouders van Den Haag,

Zeer geachte raadsleden van de gemeenteraad van Den Haag.

Allereerst geven wij een kort overzicht van de indeling van onze zienswijze.

1. Voorafgaand bestuurlijk traject en vervolg in de volgorde advisering Haags college en Raadscommissie Leefomgeving - besluitvorming MRDH

2. Algemene kritische opmerkingen over (niet afgewogen) samenhang tussen de CID gebieden Binckhorst en Laak (tot aan Station Moerwijk)

3. Onderwerpen specifiek:

- **Ontbrekende OV analyses over de NS stations, infrastructuur rail (bus)**

- **lijn 1/9 trajectwisseling naar Scheveningen/strijd met Haagse beleid om ZW Den Haag directe tramverbinding 9 met CS. Consequenties lijnvoering meer overstap reizigers op CS tramtunnellijnen.**

- **Ontlasting Rijswijkse plein door weghalen lijn 1**

- **Vragen, kritische opmerkingen, wijzigingsvoorstellen n.a.v. de Rapporten met bijlagen.**

ad 1 Eerder bestuurlijk traject en vervolgadvisie voor verdere behandeling.

Wat vooraf gebeurde. In juni 2020 hebben wij een zienswijze ingediend bij de gemeente Den Haag op de ontwerp-structuurvisie CID 2040. Op 27 januari 2021 met een vervolg in februari 2021 is de structuurvisie besproken in de raadscommissie Ruimte. Op 23 juni 2021 deelde het college mede dat de structuurvisie is terug getrokken uit de beraadslaging. Op 23 juni is een "gewijzigd voorstel Structuurvisie" met brief aan de leden van de raadscommissie ruimte gemeld.

OVHA merkt op dat de discussie in de raadscommissie vrijwel uitsluitend ging over de ruimtelijke (woon) indeling van het grondgebied CID Binckhorst. Openbaar vervoer zoals in de **toen** voorliggende stukken voor lagen is niet of zeer zijdelings besproken wat betreft de OV afwegingen n.a.v de ontwerp-structuurvisie waar het OV onderdeel van uitmaakte. Wij volgden de formele gang van zaken maar een inhoudelijke reactie op onze uitgebreide nota van aandachts- en uitgangspunten op onze zienswijze is ons niet gemeld c.q. niet bestaand. Onze reactie betrof toen vooral de problematiek van de bus/tram/lightraillijn tussen Den Haag - Maanweg en Voorburg

station en de infra consequenties voor het tramverkeer in de toekomst. De actuele lijn 1 en andere ontwerputgangspunten waren toen niet uitgekristalliseerd c.q. ons niet bekend.

Volledigheidshalve is wel in de **raadscommissie Leefomgeving** een jaar later gesproken over de bedoelde bus/raillijn naar Station Voorburg via CID Binckhorst met varianten. Zie de brief van 21 juni 2022 RIS 312536. Maar de integrale plannen voor het hele gebied zoals in de publicaties van juni tot en met augustus 2022 plaatsvonden inclusief inspraak en voorlichtingsavonden zijn nu voor het eerst integraal bekendgemaakt met mogelijkheid van een zienswijze.

Dat betekent dat het OV deel lijn 1 in de nu voorliggende zienswijze procedure "weliswaar als ontwerp met uitgangspunten is voorbeslist" zonder dat de gemeenteraad/raadscommissie Leefomgeving hierover advies heeft kunnen geven. Zoals U verder kunt lezen zijn er zeer ingrijpende OV voorstellen gedaan m.n. de verlegging van lijn 1 uit het CID gebied Laak en Laakwest en "kannabaliseert" zo het uitstekende OV systeem van dit deel van CID gebied Laak. Niet alleen werkers en studenten maar ook gebruikers van OV in grote delen van Laak worden getroffen. Lijn 1 is immers een vrijwel lineaalrechte getraceerde lijn zekere vanaf 1870 / 1923 tot resp. Holl. Spoor en Den Haag centrum en nadien naar Scheveningen en is een voorbeeld "avant la lettre" van een moderne regionale lijn van Delft-Zuid - Delft-Rijswijk-Den Haag woonwijken, Centrum, Internationale zone Scheveningen dorp en -bad. De huidige "ontwerpvarianten" voorzien in een groot badkuip trace via een ca 5 km lange via CID Binckhorst, Voorburg, Rijswijk (met een te magere railinfrastructuur en 2 bruggen die geregeld open gaan. Dit houdt in voor het merendeel van de doorgaande reizigers een langere rit. Opgemerkt wordt dat een verhoging en een storingsvrije Hoornbrug als groot obstakel enkele jaren geleden door MRDH is geschrapt en er is nu niet voorzien in verbeteringen. Het budget is daarvoor verre van toereikend. Tegelijkertijd worden dichtbevolkte wijken als, Laak en het Hoge Schoolcomplex alsmede het in betekenis groeiende station Holl. Spoor overgeslagen. Ik merk op dat met name de bewoners en gebruikers van lijn 1 op het traject Den Haag / Laak/Centrum sowieso **niet** zijn betrokken in de voorliggende plannen.

Geacht college en gemeenteraad,

Wij mogen wel verlangen dat bij de verdere uitwerking en besluitvorming voorstellen eerst aan de gemeenteraad c.q raadscommissies Leefomgeving en Ruimte ter advisering worden voorgelegd voordat MRDH en 23 gemeenten daarover besluiten.

ad 2 Samenhang CID gebieden Binckhorst en Laak.

Het voorstel houdt in dat een omklap zonder compensatie wordt gemaakt van de lijnvoering van lijn 1. Deze lijn verdwijnt uit Laak en wordt verplaatst naar CID Binckhorst.

Dit voorstel houdt in dat het zeer belangrijke CID gebied Laak wordt ingeruild voor Binckhorst. Beide gebieden zijn CID lokaties. In beide gebieden worden grote aantallen woningen gebouwd en voormalige industrielokaties grotendeels herverkaveld. Hoe is denkbaar dat de huidige tramlijn 1 in Laak kan worden gemist? Het gebruik van de lijn is meer dan uitstekend. Laakbewoners, treinreizigers via Holl. Spoor en reizigers naar Delft en Scheveningen raken hun snelle verbindingen kwijt. Is dit een voorbeeld van het ontwerp - Masterplan waarin dit dan een "onderdeel is van de realisatie van een herschikking van het tramnetwerk Den Haag? " Hoe kan het zijn dat de gemeente Den Haag dit voorstel in procedure laat nemen?

De volgende vragen zijn van belang:

1. Waarop is de gedachte gebaseerd dat de verlegging meer reizigers zou opleveren dan de bestaande verbinding van lijn door Laak. De vervoerscijfers in- en uitstappers per halte (telling 2019 pre Corona) willen wij graag per halte weten van de hele lijn en met name de halten Rijswijk, Laakkwartier tot en met in ieder geval de centrumhalte/Spui. De aannames van de reizigerswinsten met lijn 1 komen ons onwaarschijnlijk hoog voor. Op blz 26 van het MKBA rapport presenteert Goudappel figuren waar de beschreven groei van Binckhorst ook in de tijd t.o.v. Laak zou worden verklaard. Wij willen diepere analyses van het haltegebruik nu in Laak etc zoals eerder verlangd. Voorts is van belang welke Binckhorst 2 tramhalten 2 in relatie tot de nieuwbouw zoveel nieuwe reizigers accommoderen en hoe dan de loop- fietsroutes zijn gesitueerd t.o.v. o.a. Laak. 1)

1) Voorbeeld hoe wij het in Den Haag veelal kennen. In RIS stuk 312975 "Voorstel college Vaststelling Voorontwerp Duinstraat" zijn is op blz 4 de instappers op de halten Duinstraat Pr Willemstraat en Keizerstraat van bus 22 op in totaal beide richtingen op resp 105, 45 en 180 gesteld. De betalende uitstappers op deze halten brengt dit op totaal op 660 in- en uitstappers per dag. Voorstel is dat de halte pr Willemstraat kan vervallen. nb het raadsoordeel volgt nog.

Bij het project lijn 1 Binckhorst met 2 halten zijn geen aantallen in- en uitstappers genoemd van de halten Rijswijk - t/m Holl. Spoor in beide richtingen die gaan vervallen indien de Binckhorstlijn CS - Rijswijk via Voorburg Geestbrugweg de nieuwe route wordt van lijn 1. De samengevatte totalen zonder specificaties ogen verre van overtuigend. Hoeveel in % denkt U dat bewoners en gebruikers van Laak de nieuwe Binckhorsthalten gebruiken. Idem met welk percentage fietsers afkomstig uit Laak rekent U. Andersom geredeneerd kunnen CID - Binckhorst OV gebruikers ook naar de opgeknapte halten op de Rijswijkseweg (lijn 15) rijden.

2. Uit het Arcadis rapport (MKBA-Mirt verkenning CID Binckhorst) lezen wij dat uitgegaan wordt van 12.000 woningen (5.000 omgevingsplan plus 7.000 ambitie) en 3000 arbeidsplaatsen In de Binckhorst. Totaal 13.500 inclusief bestaande woningen en 13.000 arbeidsplaatsen. 2040 is hierbij de maatstaf. De vraag is hoe hard deze aannames zijn en hoe zich dit verhoudt met de CID Laak waarin meer woningen en en grote "trekkers" zijn zoals de Hogeschool en station Holl. Spoor. Overigens melden wij verderop in het Arcadisrapport MKBA - MIRT rapport Verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst dat er vraagpunten zijn en ook een relativering van dit concept in breder OV verband inclusief NS worden geuit. De mededeling op blz 14 van het Arcadis rapport dat de situatie in 2040 identiek is aan de situatie in 2030 is een stelling uit het ongerijmde. Hoe kunt U dit zo stellig poneren; onzekerheden zijn er te over.

3. Wat zijn de exacte loopafstanden tot de nieuwe Binckhorsthalten en is dat beloopbaar voor Laakkwartier/Haagse Hogeschool? De opstellers stellen dat met loopafstanden van 750 a 1000 m wordt gerekend. Stedelijk OV hanteert maximaal 500 m halteafstand. Uitgegaan wordt dat in ieder geval (veel?) wordt gefietst naar de Binckhorst halten. Veel reizigers maken van tram/trein gebruik. Gaan deze voor een betrekkelijk korte afstand ook fietsen? Alternatief zou kunnen zijn (na check bestaande route met in-en uitstappers route Haagse Hogeschool) om lijn 1 via de Rijswijkseweg te leiden (van oudsher de snelste en directe route). Deze is nu niet aantrekkelijk. Lijn 15 bedient nu de Rijswijkseweg maar enkele halten zijn ondermaats. Station Holl. Spoor ligt niet in het zicht. De drukke Rijswijkseweg oversteken is via de Waldorpstraat naar ingang van Holl. Spoor niet aantrekkelijk m.n. 's avonds. Onderzoek naar de nog bestaande maar niet gebruikte halte

Rijswijkseplein met aan te leggen zebra/vanaf de hoek Hofwijkstraat tot het Rijswijkseplein verdient een second opinion en biedt een kortere looproute via de Hofwijkstraat naar dit hoofdstation.

De Halte Goudriaankade van Lijn 15 ligt **excellent** bij de entree van de Haagse Hogeschool vrijwel even snel beloopbaar t.o.v. de huidige lijn 1 maar heeft een povere en armoedige kwaliteit. Wat gebeurt er met de halte Goudriaankade Toch niet opheffen en verplaatsen over de Laakbrug richting Draaistraat? Graag duidelijkheid.

4. Zijn de bewoners van Laak gehoord? Rijswijk en Voorburg hebben uitstekende voorlichting gekregen. Hulde. Maar Laak mag het verder uitzoeken. Wij vinden deze handelwijze van MRDH en ook de gemeente Den Haag niet goed t.o.v. Laakkwartier. De ontwikkeling van het grote gebied Laak en Laak (west) tot bijna Station Moerwijk voorziet t.z.t. in hoogbouw en vraagt om een solide OV ontsluiting naast de lijnen 1 en 15 en geen opheffing van deze in een druk bevolkt gebied naast de instellingen. Ook in Laak moet naast handhaving tram 1, 15 en (26 met meer vrije baangedeelten) veel meer aan OV verbetering plaatsvinden. Zelfs in de MRDH stukken reppen er over dat later bus 26 ook met tramexploitatie in verband wordt gebracht. Gevraagd wordt voor dit gebied ook een totaal concept te maken voor 2030/2040. Ons voorstel is voor dit grote CID gebied met een Hoofdstation 1 alomvattend OV concept te ontwerpen. Betrek zeker CID wijkdeel rond de Calandstraat met aansluitend de Vaillantlaan - Calandstraat - De Genestetlaan- Burg. Elsenlaan in Rijswijk (aansluiting lijn 17).

Ten aanzien van herschikking tramnetwerk is het belangrijk dit op basis van analyse van reizigersstromen te doen. Het beeld is dat nu vaak vanuit het systeem c.q. gewenste infra uitbreidingen, wordt geredeneerd.

Zie ook het citaat uit het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

"Het OV maakt een schaa sprong: van een netwerk dat vooral gericht is op bediening van Den Haag naar een netwerk dat functioneert op het schaalniveau van de Metropoolregio. Onderdeel van de realisatie van de schaa sprongprojecten is een herschikking van het tramnetwerk van de HTM."

reactie: herschikking mag toch niet ten koste gaan van een "wisseling" van reizigersgroepen met een winst - verlies balans? Per saldo blijkt het een geprognoseerde zeer bescheiden reizigers plus variant te zijn waaraan wel veel middelen worden besteed. De verlies-winstbalans zal zeker diepgaander moeten worden onderzocht zo is ons verzoek.

Ad 3.1 Inleiding algemeen en niet onderzochte mogelijkheden betere aansluiting regionaal OV op NS stations.

De plannen omvatten vooral het gebied en enkele in de aanhef genoemde gemeenten. De problematiek van de ontwikkeling van het CID gebied bevat een baaierd van keuzes en (on)mogelijkheden. De talrijke rapporten met deels veel overlappings die je toch wil lezen om de details niet uit het oog te verliezen maakt het reactiegevers niet makkelijk en kost veel tijd. Een zeer fors karwei zo bleek mij nadat ik daarover met mensen sprak. Temeer nu in korte tijd waaronder deels in de vakantieperiode dit zienswijze proces ondanks de verlengde termijn toch een afgewogen oordeel moet worden gegeven. Het gevaar dreigt dat nu dat een ieder zijn eigen woon-, werk-, verblijfsgebied beschouwt ook om wille van de tijd maar het overzicht van het geheel nog niet op alle punten kan doorgronden. *Overigens is de beschikbaarheid van alle stukken inclusief bijlagen op prijs gesteld.*

nb Aandachtspunt

Wij lezen in de recente agendastukken van de DB vergadering voor 21 september dat reeds in oktober 2022 voorstellen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de bestuurscommissie MRDH. De zienswijzen zijn dan met tal van kritische vragen bijvoorbeeld vervolgonderzoeken al door de ambtelijk staf afgedaan? Verwondering dat dat al mogelijk zou zijn maakt zich van ons meester. "Alles is al uitgezocht en geen nieuwe feiten of omstandigheden. Zaak afgedaan!" Natuurlijk is dit niet mogelijk. Wij hopen en verwachten ook dat dit bestuurscollege een zorgvuldige besluitvorming pleegt en zichzelf de tijd gunt. 2030 resp. 2040 is in dit opzicht nog ver weg.

3.2 OVHA is van mening dat voordat aan de voorfase t.b.v. de ontwerp besluitvorming wordt begonnen vooraf enkele aanvullende afwegingen dienen plaats te vinden namelijk:

1. wat kan aan de trein/NS infrastructuur/exploitatie verbeterd worden opdat zoveel mogelijk optimale aansluiting van de stations en hun doorverbindingen kan worden gegeven? In dit opzicht is de potentiële versterking van de positie van met name de stations Holl. Spoor, Laan van Nieuw Oost Indie, Voorburg en Leidschendam - Voorburg niet uitputtend uitgewerkt waardoor kansen zijn blijven liggen.

Wij noemen het ontbreken van een railaansluiting HOV vanaf de Weteringkade ter hoogte van de Lekstraat op de tram(bus)baan van CS naar Voorburg station vv. Naast calamiteitsmogelijkheden denk aan storingen tramlijnen/NS storingen/onderhoudswerken kunnen trams tussen Voorburg station en Holl.Spoor pendelen. Belangrijk is vooral dat van Zuidwest Den Haag waar het grootste deel van de Hagenaars wonen een directe aansluiting krijgen vanaf station Holl. Spoor via de Binckhorst snelle(re) verbindingen. Bus 26 voorziet hierin qua lijnvoering maar mist te veel vrije (gedeeltelijke)banen/stroken. De grote omvang van ZW Den Haag vereist ook een railaansluiting HS - Binckhorst - Voorburg station. Dit ontlast CS en is minder een omweg. In combinatie met de raillijn Voorburg- CS - Statenkwartier krijgt de stad aantrekkelijke en snellere verbindingen. ZIE ook de INNO_V studies uit 2019/2020 wat betreft versnellingsmaatregelen.

Ter toelichting: Het Centraal Station ligt tamelijk dicht bij het Haagse centrum en reizigers die naar Utrecht e.v zullen dit station gebruiken. Station Holl. Spoor - tot en met 2019 een groeistation - met zeer veel reizigers ligt gunstig voor reizigers Zuidwest Den Haag verder willen reizen. Het zou een gemiste kans zijn dat dit hoofdstation geen verbinding geeft met de Binckhorst met een tramlijn variant. Het is een relatief kleine ingreep om de bestaande sporen op de Weteringkade een aansluiting te geven van pakweg 200 meter op het voorziene tramspoor CS - Binckhorst CID. In ons voorstel zit ook de niet vrije trambaan van de Lekstraat te verleggen naar het tramspoor richting Voorburg Station (achterlangs dus) vanaf CS richting Voorburg nabij de NS sporen.

Een centraal gelegen tramlijn (via bijv trace lijn 9) in dit gebied uit Den Haag Zuidwest zou de reizigers beter kunnen verdelen tussen het de drukke stations CS en HS. Bij groei van het OV zal een raillijn naast bus 26 toegevoegde waarde houden. Deze buslijn blijft zijn functie houden als tangente lijn van/naar Kijkduin. Van belang is wel dat er al langer wensen bestaan om op station Voorburg een IC stop (wellicht niet voor alle IC's maar bijv een uurdienst) te (her)invoeren. Uit de stukken blijkt dat die gedachte ook door NS onder voorwaarden niet wordt verworpen. Dit spaart onnodige vervoerbewegingen via het centrum en CS (tramtunnel) doordat vanaf HS een kortsluitroute beschikbaar is en meer spreiding van reizigers en de benutting van de railinfra bevordert. Enkele

respondenten droegen deze gedachte bij ons aan. Men was verbaasd dat dit niet infrastructureel - zo voor de hand liggend - wordt meegenomen. Graag deze aanvulling in het railconcept meenemen.

Voorts ontvingen wij van derden onderstaande suggesties ter overweging en uitwerking. Wij bevelen deze graag ter bestudering aan. Wellicht kunnen deze nu al doorgevoerd worden.

Indien veel reizigers vanuit Binckhorst naar Utrecht en verder willen zou dit reden kunnen zijn om (alle) IC's te laten stoppen op Voorburg Station (vergelijkbaar met R'dam Alexander). Dit is voorlopig nog niet het geval, waardoor reizigers ri Utrecht via Den Haag Centraal zullen moet reizen. T.b.v. deze reizigers zou ik bushalte instellen op Schedeldoekshaven, zodat reizigers een snelle overstap via achteringang Prins Bernhardviaduct op IC naar Utrecht (van spoor 4 of 5).

Naast bestaande verbindingen van Den Haag HS naar Voorburg Station (lijn 26) en Centrum - Den Haag Centraal naar Voorburg Station is het van belang een verbinding te hebben met het station Leidschendam - Voorburg (overstap op Randstadrail naar R'dam en Zoetermeer). De beste optie hiervoor is lijn 45 te verleggen via CID. Reizigers vanuit Leidschendam etc. richting Beatrixkwartier kunnen gebruik blijven maken van lijn 46 (frequentie verhogen van 2x naar 4x per uur vanaf Voorburg station) of overstappen bij Leidschendam - Voorburg op Randstad Rail 3, 4 en E ri Den Haag.

Voor doorstroming is het nodig dat er busstrook komt op Neherkade - Mercuriusweg (richting Rijswijkseweg, zodat bus door kan rijden tot rechtsaf strook), Verder prio bij verkeerslichten en wellicht verkeerslicht bij Prinses Mariannelaan - Westenburgstraat (Voorburg).

3.3 Voorgestelde wisseling routes lijnen 1 en 9 Centrum resp. CS naar Scheveningen.

Hieraan kleven diverse nadelen. Kort samengevat het volgende. De wisseling leidt zoals de rapportages stellen tot extra overstappen op de halte Spui boven/ondergronds en idem CS bovengronds/plus 1 niveau vice versa. Het gevolg is dat deze 2 lijnen (rapportage spreekt soms over 1 lijn (1)) overstappen op de tunnellijnen v.v.. Dat geeft naast vervoersafval (verlies van directe verbindingen) ook extra reizigers op de tunnellijnen. Het gevaar bestaat dat er meer capaciteit moeten worden ingezet met als gevolg dat de drukke tramlijn 6 Leidschendam - Den Haag zuidwest HAGA ziekenhuis uit de tunnel wordt gehaald en via de Kalvermarkt - Spui om moet rijden over de Gravestraat naar de Prinsegracht. Dit is een grote en trage omweg en kost reizigers en extra materieel. lijn 6 - een zeer drukke lijn (drukker dan tunnellijn liin 2 - is heel belangrijk voor Hagenaars maar MRDH/HTM menen toch dat deze lijn uit de tunnel zou moeten verdwijnen. **Dit speelt temeer nu uit de stukken blijkt dat er geen plan laat staan middelen zijn gereserveerd voor een by-pass bij station CS bijvoorbeeld op het Pr. Bernardviaduct.**

Een 2e nadeel is dat lijn 9 een van de drukste Haagse tramlijnen niet meer CS aandoet. Daarmee wordt Haags OV sterk benadeeld. De gemeente(raad) Den Haag heeft sedert de aanleg van de lijn altijd vastgehouden dat lijn 9 die dwars door Zuidwest Den Haag naar CS en Scheveningen rijdt en als directe verbinding zo moet blijven. Meer algemeen gebruikt HTM af en toe het citaat " Het is een oeroud Haags OV bedrijf met wortels in de stad". Ook de gemeenteraad en het college hechten hieraan. In Zuidwest Den Haag wonen meer mensen dan in het centrum en de wijken langs de kust tussen Wassenaar en het centrum. Wij verzoeken deze wisseling niet door te voeren. Het knooppuntbeleid voor de stad Den Haag pakt in dit geval negatief uit op gevestigde reizigersstromen.

3.4 De routeverlegging van lijn 1: niet meer via Haagse Hogeschool, Laak, Holl. Spoor in samenhang met de route via het Rijswijkse plein.

Uit de rapporten blijkt dat het weghalen van lijn 1 16% minder trambewegingen op dit plein meebrengt. Ook wordt gesteld dat het nu nog niet nodig is maar in de toekomst wellicht anders komt te liggen.

Deze opvatting delen wij niet. Regelmatig monitoren op het plein leert dat de vertraging er niet is dan wel minimaal. De gekozen opzet nog niet zo lang geleden slim opgezet door HTM en de gemeente via eerder tijdig gescheiden sporen heeft als effect dat lijnen geen vertraging of nauwelijks hinder ondervinden. Lijn 11/12 buigen af zonder tramfiles. Idem lijn 15. De overige lijnen 1/9/16/17 geven geen structurele problemen.

Het vorenstaande wordt bevestigd doordat HTM voor de dienstregeling 2020 voorstelde om een spitslijn 10 in te stellen in een 10 minuten frequentie. Door corona is dat niet door gegaan maar het geeft aan dat dit de noodzaak wegneemt om een drukke goedlopende lijn 1 van dit trace weg te halen. Bedenk dat in 2019 ook de (spits) frequenties pre corona hoger lagen dan in 2022.

Daarnaast stelt HTM altijd dat nieuw trammaterieel een grotere capaciteit heeft dan de oudere trams. Er is dan normaliter ruimte voor groei zonder direct frequentieverhogingen. Uitsluitend bij een zeer sterke toename van het OV gebruik zou dat aan de orde kunnen zijn.

Uit de Arcadis Posad Maxwan teksten blz 109 die op dit punt niet uitmonden in helderheid wordt gesteld dat "zowel de zitcapaciteit van de voertuigen groter is (158 zitplaatsen) als de frequentie toeneemt. Hierbij is te zien dat de toegevoegde capaciteit ook goed gebruikt wordt"

Onze reactie is dat men spreekt over 158 zitplaatsen in voertuigen. Ik denk dat de staanplaatsen zijn weggefallen uit de tekst. Of bedoelt men gekoppelde tramstellen zoals de Regio Citadis?

Uit Wikipedia komen de officiële volgende maten.

Avenio aantal zitplaatsen 70 (64 plus 6)

Aantal staanplaatsen 168 (normering volgens EU regels) totaal zit- en staand 238

Regio Citadis aantal zitplaatsen 84 en staanplaatsen 130. Totaal 214 gekoppeld Citadisstel 168 zitplaatsen

GTL (oud model) Aantal zitplaatsen 70 aantal staanplaatsen 118 Totaal 188.

3.5 nadere toelichting die niet pleiten voor het voornemen traceverlegging van tramlijn 1.

Het rijksbeleid laat nog geen beleidskeuzes zien wat men met het OV voor heeft. Voor Haaglanden/Den Haag is in het Mirt in beginsel een toezegging voor de aanleg van een HOV (raillijn) verbinding naar Station Voorburg. Maar deze is daarmee niet ingebed in een duidelijk OV rijksbeleid. Het is aan de regio's plannen aan te dragen en daarvoor steun te krijgen van de Rijksoverheid. Betaalbare tarieven zijn ondertussen voor grote groepen mensen niet aan de orde. Zo is recent het voornemen van NS naar buiten gekomen om de tarieven te verhogen. Met hoeveel? 5, 10% wie zal het zeggen?

De OV sector is terecht gematigd positief. In de voorliggende rapporten wordt uitgegaan van 5% vervoersafval door thuiswerken a.g.v. corona. De groei van het OV - gebruik vindt plaats zij het

langzaam. Hopelijk brengt de begroting enige helderheid. Maar past hierin een verlegging van tramlijn 1?

Lijn 1 rijdt ruim 150 jaar als (stoom-) tram van de Oude Delft naar het Huygenspark/centrum Den Haag en later naar Scheveningen. Het is drukke lijn die in de 90-er jaren is verlengd naar Delft-Zuid. De lijn wordt goed gebruikt door Rijswijk en Laakkwartier met 3 drukke haltes o.a. bij de Haagse Hogeschool. In 2019 werden op deze lijn vanaf het Laakkwartier extra trams ingezet vanwege het aanbod. Voorts via station HS en Rijswijkse plein naar het Haagse centrum, Internationale zone en Scheveningen. Door HTM - directeur Bierman - is de lijn als de aantrekkelijkste toeristenlijn van Nederland aangeprezen. Deze relatie dreigt te worden verbroken. Verondersteld wordt dat de reizigers naar een halte in de Binckhorst lopen dan wel fietsen. De prognoses van dit gewenste reizigersgedrag laat een hogere groei en bezetting van lijn 1 zien in de Binckhorst dan de huidige route. Maar deze cijfers zijn niet overtuigend gelet op de zeer hoge bezettingen via het Laak traject. Wij verzoeken U dringend lijn 1 op te onderzoeken welke aantallen reizigers van welke trajectdelen van lijn 1 gebruik maken en over welke aantallen wij spreken indien omlegging van lijn 1 naar de Binckhorst wordt doorgezet.

Naast de omweg en dus reizigersverlies door een langere rit wordt een ongeschikt trace gekozen via de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg en Binckhorstlaan inclusief de Geest- en de Hoornbrug met geregeld defecten en zeer file gevoelig.

NB MRDH heeft ca 3 jaar geleden juist de door Haaglanden rond 2012-2013 gewenste verhoogde Hoornbrug voor de lijnen 1 en 15 (minder defecten, minder brugopeningen) als project laten vallen.

Vanuit Delft moet rekening worden gehouden dat reizigers dan meer de trein in Delft-Zuid, Delft centrum en het treinstation t.z.t Sion/Rijswijk en Moerwijk nemen. Wie wil nog van Delft(-Zuid) via een 5 km langer hoge hoed trace door Voorburg en via de Binckhorst reizen dan de aanzienlijk kortere omweg via de Van der Heydenstraat. Reken daarbij dan ook de aantallen in- en uitstappers op het te vervallen trace Rijswijkseweg tot en met de Spui/centrumhalte in Den Haag. Ook graag de preciese onderbouwing waar U de hoge vervoerscijfers per gebiedsdeel en (2) haltes ontleend in 2040.

Onze conclusie is nu dat lijn 1 op termijn bij uitvoering van dit plan met een grilliger tracering het risico loopt in een sterfhuisachtige constructie terecht komt.

4. Nadere reacties OVHA op de rapportages m.n. MKBA MIRT-VERKENNING BEREIKBAARHEID CID BINCKHORST. n.a.v. de ontwerp voorstellen CID Binckhorst.

Wij volgen de pagina's van dit rapport.

blz 5 t/m 8 Samenvatting

blz 5/6 "De positieve bereikbaarheidseffecten resulteren in significante positieve indirecte effecten in alle varianten (beter functionerende arbeidsmarkt, meer kennisoverdracht en schaal en agglomeratie). De effecten zijn het grootst voor de lightrailvarianten). Bij de bus en de HOV varianten dalen de exploitatiekosten. Deze daling wordt teniet gedaan doordat in alle varianten nieuwe HOV lijnen komen. Het aan dru's van het regionaal OV stijgt dan met 12.850 tot 45.475. Bij het wegvallen van de sprinters vermindert het aantal dru's met 16.480. Afhankelijk van de variant bus dan wel HOV nemen de extra exploitatiekosten toe tot 2,1 mln jaar dan wel 29,3 mln p jaar. De opbrengsten nemen minder toe.

In de analyses op blz 52 van Arcadis citaat: "uit het opgestelde MKBA voor dat project (MKBA Koningscorridor Verkenning kosten en baten dd 29 juni 2022) kwam naar voren dat de Koningscorridor beter en minder renderende onderdelen kent. Opgemerkt wordt dat de vervanging van sprinters door light rail reizigers langer onderweg zijn. Het gebruik wordt dan lager ingeschat. Specifiek de tak Voorburg - Zoetermeer" en de maatregelen op het hoofdspoor kennen een lage baten-kostenverhouding en drukten de MKBA - uitkomsten van de Koningscorridor. "Deze alinea benoemt een aantal positieve en negatieve effecten zonder tot een voorlopig oordeel te komen. Tot nu toe heeft het Rijk dit voorstel niet omarmd.

Op blz 38 van het Arcadisrapport verslechtert in alle varianten het exploitatiesaldo. De exploitatiekosten nemen meer toe dan de exploitatieopbrengsten. Dit geldt in de sterkste mate voor de lightrail varianten.

Op blz 7 wordt het MRDH - verkeersmodel niet precies genoeg geacht vanwege een overschatting van het autogebruik en een onderschatting van OV en fiets. Cijfers zijn gebaseerd op 2040. OVHA: aanpassen!

Blz 8

Het nadeel opgenomen zoals de langere route van tramlijn 1 via CID Binckhorst (5 km) i.t.t. de huidige beperkte "omleiding" maar wel intensief door reizigers gebruikt onderdeel van deze route van lijn 1. Zoals eerder aangegeven zal een "hoge Hoed" niet in de smaak vallen van de "LANGE AFSTAND"REIZIGER. Denk ook aan extra tariefkm's als je van Delft/Rijswijk naar Den Haag rijdt inclusief een overstap in het Haagse. Overigens wordt op blz 24 van dit rapport het CID gebied Laak/Laak west niet per ongeluk niet genoemd en daarmee nog eens het belang van de huidige route van tramlijn 1 in Laak miskent.

Voorts voorziet de nieuwe Light rail tussen Zoetermeer en Den Haag die 4 sprinters per uur op de NS hoofdlijn in 2040 naar Gouda vervangt door extra NS intercity's via Voorburg. Dit heeft wel tot gevolg dat er meer reistijd noodzakelijk is door de meerdere halten waar Light rail naar Zoetermeer en later Gouda stopt. Nadeel is dat nu de huidige RR voertuigen gemaximeerd op 80 km (max is wel 100 km maar wordt niet gebruikt!). Tip "versnel nu al de huidige RR lijnen 3/4/34 door 100 km op 1 of 2 lange(re) trajectgedeelten in te voeren. Dat zou al een positief psychologisch effect hebben." De sprinter rijdt maximaal 125 km p/u.

Toevoeging van intercity's is een goede zaak maar meer stops van de lightrailvarianten leiden tot een verslechtering van het exploitatiesaldo omdat reizigers de rit als te langzaam ervaren. Ook het toevoegen van enkele intercity's werkt kostenverhogend. Dat effect zal o.i. breder afgewogen moeten worden door de kwaliteitsverbeteringen voor een snellere rit Den Haag Zuidwest - regio Zoetermeer enz. Een geoptimaliseerde variant kan tot een betere MKBA - uitkomst leiden zo stelt het rapport. Misschien is het een studie waard of met slimmere haltingen meer mogelijk is. Bijvoorbeeld door om en om bij een Light rail station te stoppen .

Conclusies blz 59 van het Arcadis rapport.

5.1 De conclusies van Arcadis onderschrijven niet wat betreft de wijziging lijnvoering tramlijn 1.

5.2 Wij stellen vast dat de grote betekenis van lijn 1 van het huidige traject te weinig en te globaal cijfermatig is onderbouwd. Wij spreken inzake lijn 1 ook over een CID project met meer potenties door bestaande functies en nieuwbouw vlakbij het station Holl. Spoor. De langere route 5 km is funest voor het voortbestaan als tramlijn naar Delft en Delft Zuid.

5.3 De kanttekeningen van Arcadis over de hoge exploitatiekosten en lage exploitatieopbrengsten voor een route ook doorgetrokken via de Koninginnegracht - Scheveningen dan wel Telderstrace belopen 1,2 miljard. Dit staat in geen enkele verhouding tot de reizigerswinsten. Immers zelfs bij Arcadis ontlopen de meer/minder reizigers in de bestaande lijn 1 route en de gedachte nieuwe lijn 1 Binckhorstroute elkaar marginaal. Een "hoofdprobleem" is ook niet opgelost. Wordt station Voorburg ook een IC station (niet alle ic's maar wel een deel) zoals bijv wij het voorbeeld Dordrecht noemden. Het aspect dat Light rail meer halten/stations aandoet tussen Zoetermeer en Den Haag CS met als gevolg een langere reis en rijtijd vermindert de aantrekkelijkheid t.o.v. de sprinter. Wij spreken dan nog niet eens over de doortrek naar GOUDA als onderdeel van het HTM scenario. Daar wordt ook veel gebouwd en dus meer stops. Nader onderzoek is noodzakelijk.

5.4 Voorts is het railspoor route Geestbrugweg vanaf de Haagweg tot aan Station Voorburg geschikt voor omleidingen en heeft het zijn nut bewezen. Voor exploitatie van een HOV en Light rail is dit een route die om moeilijkheden vraagt. Er zal geïnvesteerd moet worden om een toegang naar de Binckhorst te krijgen. De Hoornbrug is door MRDH als een te verhogen brug en betrouwbare nieuwe installaties geschrappt. Waarom eigenlijk? Stadsgewest Haaglanden was al best gevorderd en de 2 lijnen 1 en 15 zouden nu al weer jaren daarvan geprofiteerd kunnen hebben. Door nu dit trace voor een HOV Binckhorst CID oplossing te presenteren in combinatie met de Geestbrug(weg) en Pr Mariannelaan trace is een voorbeeld van niet consistent beleid. De belangen van de bewoners is een zaak voor hen om te benoemen. Verdere alternatieven zoals Broeksloot betekenen een kaalslag van groen in een al zeer versteend gebied is geen verdedigbare optie ook al vanwege de hoge kosten.

5.5 Ons voorstel is dat Den Haag, Rijswijk en Voorburg de HOV (tram) zoals eerder in het Mirt een groen vinkje heeft gekregen naar station Voorburg te realiseren. Daarbij wel de rail aansluiting Holl. Spoor via het tramspoor Weteringkade te laten aansluiten op de voorziene trambaan Den Haag CS naar Voorburg station.

Het grote voordeel in onze benadering is is dat station CS niet onnodig extra wordt belast met reizigers die behoefte aan een kortsluitroute als voornoemd. Door een dergelijke tangentele benadering ontlast men de tramtunnelcapaciteiten zeker als men niet de trajecten van de lijnen 1 en 9 in Den Haag gaat wisselen en juist veel meer overstappers komen op de Centrum(tunnel)halten en idem op CS.

5.6 Voor Zuidwest Den Haag waar 2/3 van de Hagenaars woont is voorlopig bus 26 die rechtstreekse verbindingen biedt tussen Binckhorst en en ZW Den Haag voldoende. Maar zoals de onderzoekers stellen zal ook bus 26 bij een forse groei te veel vastlopen in het verkeer en moet tramexploitatie (via bestaande trambanen) worden Dit betekent zeker niet dat bus 26 gemist kan worden omdat ZW Den Haag een groot gebied is met vele nieuwe en te revitaliseren woningen en (school) voorzieningen. De relatie Binckhorst - regio richting Rijswijk (niet Delft) ware voorshands uit te voeren als buslijn (overstap Rijswijk Herenstraat) met overstappunt Lijn 17 omgeving Burg Elsenlaan als voorlopig eindpunt. Ten slotte bedient bus 23 de huidige route in Voorburg station en Rijswijk en komt tegemoet komt aan de reizigersbehoefte.

De onderzoekers noemen maar 1 lijn (1)en vergeten tramlijn 9. De zeer vele overstappers van boven- naar ondergronds halten vv. op de centrum/CS halten is groot en vereist zeker in de spitsen frequentieverhogingen. Overweging is ook dat een plan voor een railbypass (via Pr. Bernardviaduct) ontbreekt en daarvoor geen geld is gereserveerd. Het weghalen van tramlijn 6 een zeer drukke en voor Den Haag van vitaal belang die vele wijken en voorzieningen verbindt (HAGA

ziekenhuis en de grote Warenmarkt Herman Costerstraat/ Hobbemaplein) zou een maatschappelijke schade betekenen en uiteraard reizigersverlies omdat een aantrekkelijk alternatief ontbreekt.

Graag zijn bereid een en ander toe te lichten.

Wij hopen op Uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Platform OVHA