

Aan de griffie's van Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Cc Delft.

Beste mensen van de griffies,

Binnenkort half/eind mei 2023 wordt er in de raadscommissie's van Uw gemeente gesproken over MRDH/HTM plannen in het kader OV projecten in de Binckhorst. Mijn verzoek is of U zo vriendelijk wilt zijn deze aan de Raads/commissieleden en plv toe te zenden voor zover de leden dit hun portefeuille OV/Mobiliteit van de betrokken gemeente.

Graag ontvang ik een bevestiging dat onderstaand document aan de betreffende raadsleden is doorgezonden.

Bij voorbaat dank en met vriendelijke groet,

Platform OVHA

#### PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN- OVHA

Aan de raadsleden/commissieleden "vervoer" van de gemeenten Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg, cc: ter kennisneming /gemeenteraad, gemeente Delft.

Den Haag, 3 mei 2023

Vooraf een tip. Op de laatste blz. van dit document vindt U een puntsgewijze opsomming van de huidige dilemma's in de OV sector. Het geeft een kapstok waardoor U onze bijdrage wellicht (nog) beter kan plaatsen. Deze tekst is mij aangereikt door een professionele OV deskundige die mij incidenteel advies geeft.

Zeer geachte raadsleden,

De gemeentebesturen voornoemd vragen U een voorkeursalternatief vast te stellen voor het trace op hoofdlijnen van de nieuwe HOV-tramverbinding over de Binckhorst plus een aanvullend basispakket. Vervolgens wordt het voorkeursalternatief vastgelegd in een bestuursovereenkomst waarmee de MIRT verkenningsfase wordt afgesloten. Nadien wordt gestart met de MIRT Planning- en studiefase. Hierin zal de HOV verbinding verder worden uitgewerkt.

#### **Onze reacties op deze studie luiden als volgt.**

Op blz. 5 van het college voorstel van de 3 gemeentebesturen is er het voornemen de lijnvoering van lijn 1 via het HOV Binckhorsttrace te realiseren. Alleen men stelt het nu nog niet formeel vast. Dit betekent dat men van "goede huize" moet komen om t.z.t. een andere tramlijn via CID Binckhorst alsnog de voorkeur te geven dan wel geheel af te zien van een tramlijn via de Geestbrugweg naar de Binckhorst. Deze wijze versluierde vorm van besluitvorming ontmoet bij ons op kritiek.

Vaststaat en onweersproken is dat het trace van de huidige REGIOLIJN 1 Scheveningen - Den Haag - Rijswijk - Delft in alle opzichten een top-trace is van de 1e categorie. Scheveningen wordt rechtstreeks vanuit Delft bediend. De internationale zone met het Vredespaleis als kers op de taart wordt intensief bezocht. Voor Delft (geen partij in dit geval!) is het belangrijk dat het centrum in Den Haag in de volle breedte bereikt wordt. De scholeninstututen zoals de Haagse Hoge School en het Mondriaancollege maken intensief gebruik van deze verbinding. Het Laakkwartier en de CID lokatie Laak/CID waar ook concrete plannen bestaan om 9000 woningen te bouwen. Dit geldt ook voor de druk gebruikte halte van lijn 1 Holl.Spoor. Wij verbloemen niet dat wij hierover erg zijn geschrokken.

Dit voorstel is een voorbeeld van het MRDH/HTM knooppuntenbeleid. Meer overstappen van trein/tram/bus en als gevolg minder reizigers. Een overstap betekent langere reistijd en minder reizigers.

Het nut en de noodzaak om naast een nieuwe HOV - verbinding tussen Station Voorburg via de Binckhorst naar Station Den Haag centraal ook nog een lijn via Rijswijk naar Delft te realiseren is naar ons oordeel volstrekt niet aannemelijk gemaakt. Het omleggen van lijn 1 betekent primair majeure verliezen aan vervoerswaarde (verbroken directe relaties). Door het niet meer rechtstreeks bedienen van sterke OV attractiepunten zal lijn 1 verkommeren door de omweg en langere reistijd van en naar Rijswijk en Delft. Bovendien zal een omgelegde lijn 1 via de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg niet op een vrije baan kunnen rijden en een beweegbare brug moet passeren, waarmee het HOV - karakter zeker niet bereikt wordt wat toch het doel is. Ook het gegeven dat op de Binckhorstlaan 1 a 2 tramhalten met halteafstanden tussen de 500 en 1000 m geeft afhankelijk van de stedelijke omgeving te grote loopafstanden. De vervoerswaarde op een aanzienlijk deel van dit tramtrace in de Binckhorst wordt gesitueerd langs een (wederom)bedrijventerrein voor uit Den Haag over te plaatsen bedrijven. Het verleden heeft laten zien dat een buslijn via deze route richting Maanweg buiten de spits en in het weekend mager bezet was. Verder werd in Voorburg/Rijswijk tram 10 in het verleden mager gebruikt. Nu de Binckhorstlijn in Voorburg en Rijswijk deels dezelfde route rijdt vanaf de Binckhorstlaan zal dit nu niet veel beter worden. Vanwege de concentratie van voorlopig 5000 woningen en later meer woningen elders in de Binckhorst biedt de tramlijn naar CS - Voorburg-Station meer perspectief bijvoorbeeld een railaansluiting Lekstraat richting Zuidwest Den Haag ( via CID Laak, Moerwijk, Vrederust, wellicht Kijkduin ). Maar dat kan uitsluitend indien een totaalplaatje beschikbaar is van het lijnenpatroon in de stad Den Haag en elders.

### **Totaalplaatje Den Haag stad**

De verlegging van lijn 1 zal invloed hebben op het hele tramnet. Denk aan het belang van Den Haag zoals lijn 9 de drukste tramlijn van het stadnet een lijn die voor Zuid/ West Den Haag van zeer groot belang is en waar de gemeente van oudsher hecht aan directe verbindingen met het o.a. het centrum, CS en Scheveningen. Recent heeft de Haagse raad een OV paragraaf opgenomen bij de ontwikkeling woningbouw in ZW Den Haag en verbeteringen in diverse vervoersrelaties. Een vroegere Haagse wethouder noemde het OV net Den Haag een bord spaghetti. Als je ergens wat verlegt is de kans groot dat in de samenhang van het net gaten vallen.

Zie ook **bijlage 2** aan het eind waar dit door een OV - expert kort en krachtig is verwoord

Deze en andere argumentaties worden in de voorstellen niet besproken maar er wordt nog wel naar een uit te voeren lijnenstudie verwezen waar de tramlijnen 9, 15, 16, 17 trajectdelen van lijn 1 kunnen "overnemen". De facto zou hiermee tramlijn 1 de hegemonie in het tramnet verliezen.

**1e conclusie: de verlegging van lijn 1 via de Binckhorstlaan - Voorburg en Rijswijk heeft te weinig vervoerswaarde om een bijzonder succesvolle tram 1 daarvoor te "slachtofferen".**

### **Attentiepunt: nog een tweede ? hertracering lijn 1?**

Terzijde maar in casu een belangrijk aandachtspunt is - de visie van MRDH en HTM is terzake niet bekend - of bij reshuffling van het door hen genoemde lijnenpakket lijn 1 ook een ander trace gaat berijden tussen Rijswijk/Hoornbrug en Delft?

Ons is (al langer) bekend dat er gedachten leven lijn 1 de route van lijn 15 richting Delft v.v. te volgen door in Ypenburg - centrum lijn 1 aldaar rechtsaf te laten slaan naar Delft. Dat is voor Delft een omweg en wordt de snelle directe route via de Delftweg naar Delft opgegeven. Berekend is dat lijn 1 dan via het lijn 15 trace ca 4 minuten meer rijtijd nodig heeft. Het Delftwegtrace van lijn 1 wordt naar wij **nu** aannemen aangepast en daarmee kan de rijsnelheid van nu maximaal 50 km naar 70 km

worden gerealiseerd door plaatsing van een extra spoorbomen bij een uitrit op de Delftweg. Deze zijn er al wel bij een wegkruising op deze weg nabij Delft. Dit maakt een nog snellere rit mogelijk en wordt het wel een hele snelle tramlijn. Dus echt een HOV lijn!

### **Omgaan met inspraak en participatie**

**Een ander punt is de wijze waarop hierna verder met de inspraak wordt omgegaan.** Er zijn kort na het verschijnen van de brief van de colleges aan de gemeenteraden 2 avond vergaderingen op 16 mei ( Rijswijk en Leidschendam - Voorburg ) en een voorlichtingsavond in Den Haag gepland. De Haagse raad adviseert later. Overleg is in deze fase met collega inzenders maar zeer summier mogelijk. Waarom deze haast? Uit de stukken blijkt dat men deze fase in 2025 wil afronden. In 2030 zo luidt de ambitie zou de tram over de Binckhorst moeten rijden.

Inmiddels zijn plannen zoals het Telderstrace, Scheveningen en Koninginnegracht verschoven tot na 2040. Gebleken is dat destijds het Rijk (nog) niet toe was de betrokken projecten subsidiabel te achten.

En hoe gaat het verder met CID Laak waar eveneens een groot aantal woningen gepland zijn? Is dit stadsdeel met al zijn voorzieningen voor de regio minder belangrijk dan een tramlijn over de Binckhorstlaan? Wij dachten zeker van niet. Waarom presenteert men een zo incompleet voorstel nu aanpassing van het tramnet niet vanuit een blanco situatie plaatsvindt. Uiteraard heeft MRDH en HTM de latere scenario's al klaar liggen. Het ware verstandig geweest dat deze tegelijkertijd met dit voorstel en in samenhang worden gepresenteerd. De betrokken 4 (!) gemeenten en de reizigers hebben recht op een afgerond transparant voorstel. Met name Delft ten onrechte gepasseerd vanaf begin af aan heeft recht op ultieme duidelijkheid. Wij geven U in overweging dit alsnog te doen.

**Zie hierover bijlage 2 daarvan de 2e alinea laatste pagina**

### **Ten slotte het democratisch aspect.**

MRDH is geen democratisch gekozen orgaan. Het OV is een systeem dat alle mensen moet kunnen bereiken. Niet genoeg kan ook **de nutsfunctie** benadrukt worden zeker ook in een stad als Den Haag met grote dichtbevolkte oude wijken. Daar ligt een fundamenteel spanningsveld. Enerzijds HTM die tramhalten wenst op te heffen. Soms kan dat maar in andere gevallen niet of pas dan na een aanpassing van het voorstel en na afweging van de Raad. Onze langjarige ervaring is dat je daar heel zorgvuldig om moet gaan. En wie kan dat beter dan een gemeenteraad de ogen en oren van de stad? Een advies van een gemeenteraad inzake OV dienstverlening dient niet anders dan zeer zorgvuldig te worden gewogen.

### **Afrondend**

Onze conclusie is om alleen in te zetten op een hoogwaardige OV - verbinding Voorburg - Binckhorst - Den Haag CS. Dat zou in onze optiek een tramlijn van goede kwaliteit (vrije baan/doorstromings maatregelen) moeten worden. Dat is al een onderneming op zich maar met het oog op de woningbouwontwikkelingen in de Binckhorst meer dan waard. Deze zal in Den Haag een vervolgroute moeten krijgen. Het is niet begrijpelijk dat dit niet in de plannen is mee genomen maar afhankelijk is gesteld van de nog uit te voeren lijnennetstudies. Een problematiek die een beperkt aantal maar wel belangrijke tramlijnen betreft. Transparantie hoe en waar welke tramlijn loopt is van groot belang. Het is nu al bijna medio 2023 en in 2025 is de lijnennetstudie afgerond. Er is geen motief dit gefaseerd te presenteren. Publiceer ook de volledige lijnvoorstellen en geef daarmee zekerheid.

Bijgevoegd is onze zienswijze die wij op 17 september 2022 aan de gemeente Den Haag en MRDH gezonden hebben. Voor vragen zie mijn mailadres.

Als onderdeel bij deze mail treft U direct hieronder als bijlage 2 het oordeel van 1 van onze OV - experts met nog 2 informerende links over dit OV onderwerp.

Platform OVHA

## Bijlage 2

In mijn beeld is het probleem met het Openbaar Vervoer dat er geen vervoerkundig plan ten grondslag ligt aan aanleg van infra-projecten. Dit geldt voor CID, doch zie ik ook bij PHS, Noord Zuid lijn etc.. Hierdoor zie ik dat OV-beleid zich beperkt tot enorme lobby voor rail infra projecten. Gezien de woningbouwopgave is deze lobby de laatste jaren gekoppeld aan woningbouwplannen. Tegelijkertijd worden de gelden tbv exploitatie bevroren, waardoor er steeds verdere afschaling van de dienstregeling plaats vindt.

Doordat een vervoerkundig plan achter aanleg van infra ontbreekt is het ook lastig om draagvlak (bij burgers) te krijgen voor veranderingen in de lijnvoering en aanleg van nieuwe infra projecten. Ook wordt daardoor niet naar rendement gekeken (n.a.v. Dijsselbloem rapportages etc.)

Net als jij vraag ik mij af of het überhaupt zinvol is om traminfra naar CID aan te leggen. Met het uitgangspunt "Op de fiets zijn afstanden tot 15 kilometer prima te doen" (zie <https://www.rodinl/rijswijk/politiek/339365/cid-binckhorst-masterplan-we-moeten-meer-gaan-fietsen>) kun je je afvragen of een investering van 600 miljoen wel verantwoord is.

Op basis van het uitgangspunt dat de traminfra door CID er hoe dan ook komt en de exploitatiekosten niet mogen stijgen, (zie bijv. <https://twitter.com/SchaapjeMick/status/1650429012265639936>), dan is de vraag welke lijnvoering dan het beste is. Ik heb nog geen idee hoe de reizigersstromen van/naar CID eruit gaan zien. Op basis hiervan kan dan een afweging voor lijn 1 of lijn 15 worden gemaakt. Omdat lijn 15 minder reizigers heeft zal van een verlegging van lijn 15 via CID minder reizigers last hebben. Dit zijn echter wel meer 'Haagse reizigers' uit Ypenburg, vraag is derhalve of gemeenteraad van Den Haag een keuze zou willen maken om lijn 15 via CID en daarmee niet langs Haagse Hogeschool, HS (Waldorpsraat en het centrum te laten reizen.

Zoals je in tweet van David van Keulen kunt lezen wordt in afweging rekening gehouden met CitySprinter 6 - 8 x per uur tussen Dordrecht - Delft - Den Haag, waarmee wordt verklaard dat afweging tussen 1 of 15 via CID valt op lijn 1. Verbindingen van Delft met HS, hogeschool etc kan met trein. Vanaf Nootdorp, Ypenburg (invloedsgebied lijn 15) is er geen alternatieve verbinding met Hogeschool, HS, Den Haag Centrum.