

## Sandy Manuel

---

**Van:** griffie Rijswijk  
**Onderwerp:** FW: Voorkeursalternatief tramtrace CID Binckhorst - Voorburg (binckhorst - en Pr Mariannelaan/Geestbrugweg/Rijswijk)

PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA

Den Haag, 16 mei 2023

Aan de leden van de (raadscommissie) Forum Stad

te Rijswijk

Zeer geachte raadsleden,

In het Mirt overleg tussen het Rijk en 3 gemeenten is onlangs overeenstemming bereikt over de voorlopige vaststelling van een HOV railtrace in CID Binckhorst, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Recent heeft het Rijk in beginsel een grote bijdrage toegekend voor dit OV infraproject. Aan dit project is geen uitgewerkt vervoerkundig lijnenplan bijgevoegd waar lijn 1 onderdeel van uitmaakt. Er is niet gekeken welke effecten de vaststelling van het HOV trace heeft op de al lang bestaande kwalitatief hoogwaardige lijnvoering van lijn 1. De Verlegging is vervoerskundig niet noodzakelijk reizigersverliezen zijn het gevolg.

De onderzoekscommissie Dijsselbloem heeft dit al eens bij andere landelijke maar ook Haagse OV projecten onderzocht. Daar bleek uit dat reizigersverlies van geschrapte directe OV relaties het draagvlak bij reizigers lastig maakt bij nieuw een OV-project. De doelstelling van de brede milieu-transitie is en blijft dat OV naast fiets enz. groeit en niet per saldo achteruit gaat of op hetzelfde niveau blijft.

Er is geen beeld hoe de herkomst- en bestemmingen van de reizigers zijn te relateren aan de hoge aantallen die in de rapportages aangegeven reizigersstromen van en naar CID Binckhorst worden genoemd. De effecten van dit trace, de langere rijtijd via Binckhorstlaan, Pr. Mariannelaan en Geestburg kosten veel extra rijtijd. Alleen al 2 bruggen vlak na elkaar maken HOV kwaliteit tot een karikatuur.

De verlegging van deze al zeer lang bestaande tramlijn Delft - Den Haag (1887!) betekent dat een groot aantal populaire bestemmingen niet meer rechtstreeks bereikt worden zoals het centrum van Den Haag, Internationale zone enz. De suggestie dat de toevoeging van een paar extra NS sprintertreinen lijn 1 op deze route overbodig maakt vergeet dat er tal van andere directe bereikbare vervoersrelaties verbroken worden. Enkele sprinters compenseren dat niet. Zowel lijn 1 als de sprinters zijn in de milieutransitie HEEL HARD nodig. Een keuze om in plaats van lijn 1 lijn 15 Nootdorp - Den Haag via CID Binckhorst om te laten rijden heeft eveneens vervoerskundige nadelen.

**PM toelichting RvO.** In een tweet uit de kring van de gemeente Den Haag is daarbij "*bij de afweging rekening gehouden met 6 a 8 city sprinters per uur tussen Dordrecht- Delft -Den Haag. Daarmee wordt verklaard dat verbindingen met het Holl. Spoor, De Haagse Hoge school etc aldus kunnen worden bereikt. Lijn 15 biedt deze mogelijkheid niet.*" Een en ander is voorzien in 2029. Ik gaf hiervoor al aan lijn 1 en deze sprinters sowieso nodig zijn voor woningbouw in Rijswijk etc.

Ook de Haagse gemeenteraad zal haar zegje willen doen om de routes van de lijnen 1 en 9 Den Haag/ Scheveningen te wisselen. Dan doet Lijn 9 of het Centraal Station of de halte op de centrumas Spui/Grote Marktstraat/Kalvermarkt niet meer aan. De koopgoot voor Zuid West Den Haag.

Denkt U verder aan CID Laak waar ruim 9000 woningen worden gebouwd. Goed bereikbaar met deze lijn zijn ook de breed geschakeerde Mondriaanopleidingen in Delft. Lijn 1 stroomt daar elke dag weer vol. Het trace Binckhorst langs het te handhaven Mercuriusbedrijventerrein genereert in de spits vervoer. Buiten de spits is dat mager. Het OV gebruik op de pr Mariannelaan/Geestbrug is al lang zwak. De tramlijn CS - CID Binckhorst naar Voorburg-Station - mits deze een langere route in Den Haag - krijgt is functioneel.

**Conclusie stel het CID voorkeurstrace niet definitief vast. Maak eerst het totale lijnenplaatje compleet ( gereed volgens MRDH in 2025 ) en pas na advies van de betrokken gemeenteraden inclusief de gemeente Delft. Deze gemeente onderhoudt met de gemeente den Haag al sedert 1887 (stoom)tramverbindingen.**

*Delft als een betrouwbare en gemotiveerde OV partner mag in dit proces wel meer betrokken worden.*

PM: zie de korte toevoeging in de bijlage.

Met vriendelijke groet,

Ronald van Onselen

Platform OVHA

**bijlage**

**Onderstaand (te vaak door MRDH genoemd) argument om tramlijn 1 niet meer via het Rijswijkseplein te laten rijden is dat het plein t.z.t aan zijn capaciteit zit en dus lijn 1 verlegd moet worden. Wij delen dit niet.**

**Bijgaand onze kritiek op dit standpunt.**

MRDH voert bij herhaling de tramdrukke op het Rijswijkseplein op. Lijn 1 moet daarom verdwijnen. Kennelijk bij gebrek aan een andere argumenten?

De doorstroming op het plein is zeer goed op orde. Destijds hebben HTM en Den Haag een slim ontwerp gemaakt en de doorstroming is uitstekend ook in de spitsen. Het argument mist ook overtuiging nu in 2019 (pre corona) met hogere frequenties op alle tramlijnen werd gereden en er ook het MRDH besluit HTM dr 2020 is geaccordeerd om een extra Spitslijn 10 Moerwijk- Scheveningen (10 minuten dienst) in te stellen. Doorstroming bleek ook toen al geen beletsel bleek te zijn! Vindt MRDH dat nu opeens wel? En zou het dan zo moeten zijn dan deze drukke regionale tramlijn opgeofferd moet worden? De argumentatie is niet geloofwaardig. Onze ervaringen zijn dat de doorstroming nog steeds goed op orde is. Zolang MRDH het OV aanbod wil verschromelen, het Rijksbeleid geen krachtiger aangestuurd OV beleid ontwikkelt en de OV tarieven blijven stijgen is dit argument volstrekt niet aan de orde.