Geachte leden van de griffie Rijswijk,

Ten overvloede stuur ik bijgaande mail toe t.b.v. de raadsleden in het bijzonder van de Commissie Forum Stad en het college van b en w. Mogelijk dat de mail U gisteren al heeft bereikt via het contact dat ik mocht hebben met de (…….) Mocht iets niet duidelijk zijn dan hoor ik het wel.

Ten overvloede: aanvankelijk was mijn voornemen in te spreken in de vergadering van Forum stad. Echter het onderwerp dat ook Rijswijk aanbelangt stond niet op de commissie agenda. Dat is de reden dat wij deze brief hebben opgesteld.

met vriendelijke groet,

(…)

Platform beter lokaal en regionaal openbaar vervoer Haaglanden - OVHA .

(…)

PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA -

Aan de leden van de raadscommissie Leefomgeving Den Haag

cc. college van Burgemeester en Wethouders van Den Haag

Aan de leden van de raad van de gemeente Rijswijk.

cc.Aan het college van Burgemeester en wethouders van Rijswijk

Den Haag, 5 december 2022

Zeer geachte leden,

Inleiding

Opbouw van deze brief. Deze bevat een Haags deel over de tijdelijke opheffing tramhalten en voorts aan de recente planontwikkelingen Laakhavens.

Het tweede deel beperkt tot de tramhalten In Rijswijk die mogelijk worden opgeheven.

Haags deel.

Gaarne verzoeken wij U bij de begrotingshandeling aandacht te geven aan 2 dringende en actuele beleidsaspecten openbaar vervoer. Wij geven U een kort overzicht van onze activiteiten in wijken, wijkvertegenwoordigers en reizigers effecten a.g.v. de opgeheven halten. Voorts verzoeken wij met klem deze halten - al of niet tijdelijk tot na advisering door alle betrokkenen - in gebruik te stellen in afwachting van een advies van de gemeenteraad. Ons tweede punt betreft toekomstige lijnvoeringen in CID Binckhorst en CID Laak waar grote aantallen woningen worden gebouwd waar de planvorming CID Laak sneller verloopt. In beide gebieden moet is goed OV vereist.

Analyses van HTM en Contacten met wijken e.a.

Gebleken is dat er 10 tramhalten (lijn 16 is door de gemeenteraad besproken na inspraak) waarvan 7 in Den Haag en 3 in Rijswijk op de nominatie staan te worden opgeheven dan wel gehandhaafd. Wij hebben dit jaar onderzoek gedaan naar aanleiding van de resultaten van HTM dat de tijdelijke opheffing geen reizigersverlies heeft veroorzaakt. HTM baseert zich op onderzoek over het 1e en 2e kwartaal van 2022 tot zo ongeveer juli/augustus 2020. Dit is niet een representatieve periode om groei vast te stellen. Minimaal 1 a 2 jaren moet er onderzoek plaatsvinden t.o.v. in dit geval vanaf het pre corona jaar 2019. In algemene zin - dus niet specifiek HTM gericht - constateerde MRDH ook een dergelijke langere representatieve periode om oorzaken van het vervoersniveau verantwoord te kunnen duiden. Inmiddels rezen bij een tweetal professionele OV deskundigen die wij om advies vroegen dat in de berekeningen van HTM vragen rezen omtrent de wijze van berekening van rijtijden en bediening van halten. Gegeven de rolverdeling zonden wij onze bevindingen naar MRDH dat als concessieverlenend orgaan daarover een reactie in onze richting zou kunnen geven. Helaas is een reactie uitgebleven. Maar wellicht is er wel een analyse gemaakt. Dit is nu verder niet aan ons maar primair aan MRDH en HTM.

Overigens geen misverstanden. Wij hebben in het algemeen grote waardering hoe HTM deze moeilijke periode 2020-2022 een complete dienstuitvoering met aanvaardbare frequenties heeft gerealiseerd. Daarover verdient de vervoerder respect. De kritiek die wij hebben betreft een ogenschijnlijk klein onderdeel van het HTM beleid. Wijken en reizigers die door halteopheffingen zijn benadeeld denken daar anders over zonder dat hun overall waardering voor HTM zou zijn verdwenen. Dat is zeker niet het geval.

Met de wijken hebben contacten gelegd. Wij hebben gesproken met wijkvertegenwoordigers en reizigers. Deels hebben de wijken ook zelf reacties gegeven. Wij spraken met vertegenwoordiger(s) van wijkberaden Bezuidenhout, Mariahoeve, Zorgvliet, Archipel, Valkenbos/Regentes, Heesterbuurt. Ook zijn er contacten geweest met de vruchtenbuurt en Leyenburg (zorgcentrum nabij de halte Nieuwendamlaan). Met het Statenkwartier is beperkt contact geweest vanwege eerdere besluitvorming.

Resultaten van de contacten

Bij een tweetal halten is vooralsnog niet gebleken van bezwaren. Te weten Boreelstraat (lijn 11) en Aegonplein (lijn 6). De overige halten 3 X op lijn 2, 1X op lijn 12 en 1 X lijn 1 (1 X stad DH).

De Rijswijkse halten vindt U in het tweede deel. Deze brief zenden wij tevens aan de raad en b en w van de gemeente Rijswijk.

De bezwaren van reizigers betreffen de volgende aspecten.

- grote(re) loopafstanden

- vervallen overstapmogelijkheid

- voor ouderen en minder validen zijn grote(re) loopafstanden echt zeer bezwaarlijk. Men moet omzien naar alternatieven. Alternatief is Wmo vervoer. Actueel is daar een tekort aan bestuurders van de busjes. Ouderen krijgen noodgedwongen minder prioriteit i.v.m. leerlingenvervoer.

- Reizigers merken op dat sommige halten nog niet zo lang geleden zijn vernieuwd en nu weer afgebroken. Toezeggingen uit het verleden bij lijnwijzigingen dat andere halten beschikbaar zijn worden nu alsnog opgeheven. (voorbeelden Ary van Spuyweg en Riouwstraat)

- Veel wordt het argument genoemd dat het OV een nutsvoorziening is en ook moet blijven. Daarop passen niet in de compacte stad grotere halteafstanden. Maatschappelijk belang dient dan primair te worden gesteld. Gesteld wordt dat woning en of bedrijfskeuzes zijn afgestemd met de aanwezigheid van een halte op loopafstand.

OVHA Constateert dat Den Haag, MRDH en HTM in 2019/2020 onderzoeken door het adviesbureau INNO-V heeft laten instellen. Daarin zijn naast het opheffen van tramhalten primair ook andere maatregelen genoemd zoals versnelling door beter veiligheidsvoorzieningen op vrije banen, doorstroming bevorderen bij geschikte wissels en andere haltelogistiek in de tramtunnel alsmede in overleg met de trambestuurders een flexibeler dienstregelingsregime aan te houden zonder dat bestuurders "te jachtig" mogen rijden. Overigens wezen de onderzoekers erop dat de Ary van Spuyweghalte net was aangelegd en dat bij opheffing kritiek mag worden verwacht.

Rijswijk. De tramhalten Treubstraat lijn 17 en Broekpolder lijn 15. (Vlietbrug lijn 1)

Deze tramhalten zijn rond ca 22 jaar geleden ingesteld in de ontwikkelingsgebieden waarvan het eindbeeld al ver gevorderd was. De Plaspoelpolder was een florerend gebied en kenmerkte zich door een grote diversiteit aan vooral hoogwaardige bedrijven, kantoren en ook een aantal woningen. Door herstructurering en markt wijzigingen is de Plaspoelpolder in een transformatiefase beland. Gegeven de ligging en de goede OV verbindingen (Station Rijswijk, tram 17 en buslijnen blijft het een aantrekkelijke transformatiegebied.

Lijn 15 doet de halte Broekpolder aan en geeft anders dan lijn 1 een directe verbinding met den Haag CS en Nootdorp. Er zijn vele bedrijven en een kliniek gevestigd. Het is een zeer aantrekkelijk vestigings/woongebied omdat er P en R faciliteiten in en nabij de halte Broekpolder liggen en de bereikbaarheid optimaal is. Net zoals de tramhalte van lijn 17 en deze halte is sprake van een OV toekomst waarin het regeringsbeleid van het huidige kabinet in voorziet.

De beide tramhalten zijn nu tijdelijk opgeheven maar dat heeft geen beparing van kosten opgeleverd. Immers de verkeerslichten zijn niet afgesteld op de tram en deze moet bij de bestaande niet gebruikte halte best lang stoppen. Daarenboven is er inkomstenverlies. De 15 en 17 halten hebben beiden zo rond de 320 a 360 in- en uitstappers per dag. Het doel van HTM om sneller te rijden en aldus meer reizigers te trekken gaat bij deze halten niet op omdat de rijtijdwinst door de stoplichten niet wordt bereikt.

Het is aan de gemeente Rijswijk te bepalen of dit regime voor de tram gehandhaafd wordt. De gemeente kan naast OV prioriteit ook andere afwegingen van belang achten zoals verkeersveiligheid bij wat onoverzichtelijke kruisingen dan wel indien er (te) snel gereden wordt. Ook Den Haag kent dergelijke situaties dat de gemeente een eigen afweging maakt.

Onze conclusie dat deze tramhalten structureel toekomst waarde hebben c.q. nog zullen groeien en dat de wel/niet doorstroming op een kruispunt zeker gewenst is maar niet door de vervoerder/MRDH kan worden verplicht. Een tram is een vervoermiddel dat anders bij afgeschermde vrije banen en tunnels niet 100% prioritair wegen kan kruisen. Zo veel als mogelijk is zeer gewenst maar soms kan dat niet maar daarmede verliest de halte niet zijn betekenis voornoemd.

pm: de halte Vlietbrug laten wij buiten beschouwing. Wij kennen daar niet eventuele toekomstige ontwikkelingen

Ons advies sluit aan bij het advies van ons aan de Haagse Raadscommissie en het College van b en w. Zie onze eindconclusies hieronder.

Ons slot advies inzake opheffing tramhalten

Onze aanbeveling is dat de opheffing van tramhalten nu niet geisoleerd door te voeren maar deel uit te laten uit maken van de uitvoering van goed onderbouwd concept van INNO-V onderzoekers. Laat de reizigers niet als eerste maatregel benadeeld worden door opheffing van tramhalten. Maar pak het zoals INNO-V bepleit integraal aan. Zolang daar geen resultaten van zijn behoren de tramhalten in dienst te blijven. De onderzoeken zijn in 2019 en 2020 voltooid en men kan daarmee nu aan de slag.

Openbaar vervoer in CID Binckhorst en CID Laak

Op 17 november j.l. stuurden wij aan Uw raadscommissie een mail over de OV problematiek CID Binckhorst waarin wij onderbouwd zijn ingegaan op en adhesie betuigd met de zienswijzen van de gemeente Delft die grote kritiek hebben over de verlegging van lijn 1 maar ook tegen de wijze van besluitvorming waarin Delft in cruciale fasen niet zijn betrokken.

In onze reactie gingen wij ook in het de Laak waarvoor lijn 1 van groot belang is. Ons standpunt is verder versterkt in de Haagsche Courant van 2 december j.l. waarin de Haagse gemeenteraad instemming heeft gegeven dat het gebied Laakhavens een totaal pakket krijgt met een groot park, sportfaciliteiten en speelvoorzieningen. Er wordt nadruk gelegd op compacte woningen voor 1 en 2 persoonshuishoudens. Met tal van betrokken partijen zal de ontwikkelvisie worden vervolmaakt.

In de Laakhavens wordt een gebiedsontwikkeling gepresenteerd waarin het gebied tussen de 3 grote stations CS, HS en Laan van NOI ontwikkeld worden. Een maquette wordt vanaf 19 december a.s. in het Atrium gepresenteerd.

OVHA stelt vast dat deze doorstoot van het Laakhavengebied kan/moet gecombineerd worden met CID Binckhorst. Dit betekent dat ook het OV in het Laakhavengebied verder ontwikkeld moet worden in samenhang van het Laakkwartier als bestaande wijk en dus interactie tussen Laakhavens, Binckhorst en Laakkwartier wordt nagestreefd. Nu lijn 1 al daar al rijdt en druk wordt gebruikt is dat al een belangrijke structuurlijn voor dit gebied.

Het OV voorziet nu uit de bekritiseerde verlegging van lijn 1 naar CID Binckhorst. Maar de huidige plannen vragen juist om versterking van het Laakhavengebied. In de vele bijlagen wijzen deskundige adviesbureaus die t.n.v. CID Binckhorst hebben geadviseerd dat in de toekomst het Laakhavengebied OV moet worden opgeschaald. Immers de bestaande bus 26 zal dan niet voldoen en aan een tramlijn wordt dan gedacht.

Die constatering delen wij. Nu de gemeenteraad het Plan Laakhavens conceptueel ook qua inrichting en met ca 9000 woningen bestaat er zeker aanleiding de uiteindelijke OV situatie in het Laakhavengebied te integreren met de CID Binckhorst en de NS stationslokaties en daarop de gewenste tram- en buslijnen structuur als eindbeeld vast te stellen.

Ons verzoek/advies is dan ook het OV aan een nadere beoordeling te betrekken en een aanvullende studie te verrichten n.a.v. het raadsbesluit vorengenoemd.

Met vriendelijke groet,