Feitelijke vragen van Sybrinne de Vries ter voorbereiding van de bespreking en besluitvorming rondom het voorgenomen HOV-tracé in relatie tot de verkeersveiligheid in de vergadering van de gemeenteraad van 16 december a.s.

Door de wethouders Volten en Van Kempen zijn een aantal opmerkingen gemaakt in reactie op de bijdragen van de fracties in de vergadering van de commissie Ruimte d.d. 29 november 2021 over de verkeersveiligheid van het voorgenomen HOV-tracé over de Oosthoutlaan in relatie tot een mogelijke alternatieve route. In dat kader dringen zich de volgende vragen op:

1. Wat is de positie en rol van het gemeentebestuur c.q. het college van B&W bij het regelen en organiseren van streekvervoer en HOV?

   De gemeente Teylingen valt in het concessiegebied Zuid-Holland Noord. Deze concessie bestrijkt het grondgebied van Hollands Midden (bestaande uit de regio's Holland Rijnland en Midden Holland). De provincie Zuid-Holland is de aanbestedende overheid c.q. de overheid die de concessie verleent. De HOV-lijn Noordwijk-Schiphol is feitelijk de opwaardering van de huidige lijn 385 (Qliner). Deze lijn valt binnen de genoemde concessie. In de voorbereiding van de aanbesteding van de concessie (opstellen van het programma van eisen op basis waarvan de aanbesteding plaatsvindt) worden alle gemeenten die binnen het concessiegebied vallen geconsulteerd. Hiernaast is de gemeente Teylingen via de regio Holland Rijnland vertegenwoordigd in de stuurgroep concessie Zuid-Holland Noord voor de huidige concessie en in de stuurgroep aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord voor de toekomstige concessie.

2. Wat is de positie en rol van het provinciebestuur c.q. het college van GS bij het regelen en organiseren van streekvervoer en HOV?

   Zie ook het antwoord op vraag 1. De provincie Zuid-Holland is de overheid die de concessie verleent, op basis waarvan de vervoerder zijn dienstverlening invult en aanbiedt. Hiernaast subsidieert de provincie ook de exploitatie van het openbaar vervoer in alle bus/trein concessies waarover de provincie bestuurlijk verantwoordelijk over is en het vervoer over water tussen Rotterdam en de Drechtsteden. Ook verleent de provincie subsidie voor specifieke openbaar vervoerinfrastructuur en halteprojecten, onder meer op R-net en HOV corridors.

3. Klopt het dat het college van GS concessies afgeeft voor het streekvervoer en het HOV? Zo ja, aan welke partij(en) is/zijn die concessies afgegeven voor de vervoerder binnen de gemeente en wanneer loopt/lopen deze concessie af?

   Ja, zie ook het antwoord op vraag 1, met dien verstande dat het openbaar vervoer in de gemeente Teylingen onderdeel is van de totale concessie Zuid-Holland Noord. Deze concessie is verleend aan vervoersbedrijf Arriva. De huidige concessie ging in op 9 december 2012 en loopt af op 15 december 2024.

4. Heeft het college van B&W in het proces van de concessieverlening aan de streekvervoerder(s) een positie en rol en zo ja, welke? Heeft het college van B&W in dat kader enige zeggenschap in de keuze voor een streekvervoerder en/of HOV-vervoerder en zo ja, welke?

   Zie het antwoord op vraag 1.

5. Waarop is de reactie van wethouder Van Kempen gebaseerd dat het de gemeente flink wat geld gaat kosten indien de rit van het HOV over een mogelijk alternatief tracé anderhalve minuut langer duurt? Welke kosten van de HOV-vervoerder zijn dat precies, die de gemeente Teylingen dan voor haar rekening moet nemen? Graag een specificatie daarvan, uitgesplitst naar vaste- en variabele kosten en de kostendragers (provincie/gemeente/vervoerder).

   Binnen de concessie (en de daarin opgenomen randvoorwaarden) heeft de vervoerder de vrijheid om zijn dienstregeling zelf op te zetten, op basis van zijn inzichten met betrekking tot vervoerswaarde, bedieningsgebied, betrouwbaarheid, efficiency, kosten en opbrengsten, etc. Dat geldt dus ook voor de lijnvoering; het is aan de vervoerder om zijn eigen lijnvoering te bepalen. Indien de gemeente maatregelen treft als gevolg waarvan de vervoerder niet op deze manier zijn dienstregeling naar eigen inzicht kan invullen en als gevolg van besluiten van de gemeente wordt gedwongen zijn dienstregeling aan te passen, dan kan de vervoerder de hiermee samenhangende kosten doorbelasten aan de gemeente. Tijdens de commissievergadering heeft wethouder Van Kempen indicatief hiervan een doorrekening genoemd (waarbij hij als uitgangspunt nam de door de PvdA genoemde 1,5 minuut vertraging), om aan te geven hoe in een dergelijk geval de kosten voor rekening van de gemeente kunnen komen en om welke orde van grootte bedrag het dan gaat. Een verdere specificatie daarvan kan niet worden gegeven, omdat daarvan nu geen sprake is.

6. Hoe garandeert de gemeente, binnen het voorgenomen tracé van de HOV, dat een vertraging van anderhalve minuut wordt voorkomen? Indien zij dat niet kan garanderen, welke (financiële) risico's zijn daaraan voor de gemeente verbonden? Zijn daarover afspraken gemaakt met de HOV-vervoerder?

   Dat kan de gemeente niet garanderen. Zoals aangegeven hebben de binnen de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol samenwerkende partijen afgesproken om op deze corridor een kwaliteitsimpuls te realiseren (betere betrouwbaarheid, betere voorzieningen, hogere frequentie). De maatregelen op de corridor (waaronder in de gemeente Teylingen) die daarvoor tussen de partijen zijn afgesproken, dienen hiertoe. Daaraan is echter niet een dergelijke garantie verbonden.

7. In hoeverre is een mogelijke langere duur van de reis van het HOV van anderhalve minuut (of meer) over een alternatief tracé een relevant gegeven nu ook een vertraging over het voorgenomen tracé van de HOV, rechtstreeks door een dichtbevolkte woonwijk, niet uitgesloten c.q. zelfs door de drukte ter plaatse (van zijwegen die uitkomen op het tracé van de Oosthoutlaan, fietspaden, scholen/supermarkt en andere detailhandel, etc.) zelfs zeer waarschijnlijk is en ook daar niet voorkomen kan worden?

   De aanname dat het gebruik van het huidige tracé via de Oosthoutlaan net zoveel vertraging oplevert is niet onderbouwd en delen wij niet. Zowel de Oosthoutlaan als de Schoutenlaan zijn 50 km/u-voorrangswegen met vrijliggende fietspaden en ook beide hebben zebra-oversteken en zijwegen. Ten opzichte van de huidige route via de Oosthoutlaan levert een route via de Schoutenlaan en de Teylingerdreef een forse omrijdbeweging op en een verlies in rijtijd. Bovendien gaat het niet alleen om de reistijd maar ook over de bediening in relatie tot de haltelocaties. De halte aan de Oosthoutlaan ter hoogte van het Oosthoutplein is een centraal gelegen halte die belangrijk is voor de bediening van een groot deel van Voorhout en die gezien dat belang en het gebruik ook een halte wordt op de HOV-lijn.

8. Zijn er afspraken gemaakt met de streekvervoerder en/of de HOV-vervoerder? Zo ja, welke afspraken zijn dat en waarop hebben die betrekking? Kunnen deze afspraken c.q. overeenkomst(en) met de streek- en/of HOV-ververvoerder aan de leden van de gemeenteraad worden overlegd?

   Nee, zie ook het antwoord op vraag 6; dergelijke afspraken tussen gemeente en de vervoerder zijn er niet.

9. Indien deze afspraken een financiële component in zich dragen, op welke moment is de gemeenteraad, als "baas over de gemeentelijke portemonnee", van die afspraken, de (financiële) consequenties en mogelijke (financiële) risico's op de hoogte gesteld? Wanneer heeft de gemeenteraad tot welk maximum die bedragen geautoriseerd?

   Niet van toepassing; zie antwoord vraag 8.

10. In het verleden, bij de overwegingen rondom het situeren en bepalen van het tracé van de Oosthoutlaan door de woonwijk, is er door de toenmalige gemeentebesturen van Sassenheim en Voorhout bewust voor gekozen om de Oosthoutlaan door deze woonwijk niet rechttoe rechtaan, maar met bochten c.q. een slinger aan te leggen, met het oog op de verkeersveiligheid in het algemeen en van die van de wijkbewoners in het bijzonder. Kunnen de daarop betrekking hebbende documenten ter beschikking worden gesteld aan de leden van de gemeenteraad?

    Gezien de gevraagde korte termijn van beantwoording en de periode waarop deze vraag betrekking heeft (jaren 80 vorige eeuw), is het niet mogelijk om eventuele documenten die hierop betrekking hebben bij deze beantwoording aan te leveren.

11. Is de roep vanuit (grote) gemeenten en de Tweede Kamer bekend om binnen de bebouwde kom met het oog op de verkeersveiligheid standaard een maximum snelheid in te voeren van 30 km/uur? Wordt die richtlijn in Teylingen al opgevolgd? Zo ja, hoe verhoudt dat appèl zich tot het HOV c.q. een snelbus in het algemeen en een tracé van het HOV rechtstreeks door een dichtbevolkte woonwijk in het bijzonder?

    Ja, de in de Tweede Kamer aangenomen motie en de oproep vanuit verschillende gemeenten met betrekking tot 30 km/u binnen de bebouwde kom is bekend. Er is nog geen sprake van een richtlijn en dus ook niet van mogelijke opvolging daarvan.

    De tekst van de motie is als volgt:
    (…) verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen.

    Het is goed om op te merken dat daarmee niet wordt gezegd dat het overal binnen de bebouwde kom 30 km/u wordt. De achtergrond is dat wegen die nu nog 50 km/u zijn, maar daar qua inrichting eigenlijk niet voor geschikt zijn (bijvoorbeeld omdat er geen vrijliggend fietspad naast ligt), standaard 30 km/u zouden moeten zijn in plaats van 50 km/u nu.

    Het in de motie genoemde afwegingskader is nu nog niet beschikbaar. Daar wordt op dit moment door de landelijke instellingen aan gewerkt. Dat zal dan vervolgens moeten worden vertaald in wet- en regelgeving, zodat alle gemeenten in heel Nederland daarmee op een uniforme wijze aan de slag

kunnen en dit kunnen vertalen naar hun eigen situatie en die aanpassingen ook aansluiten bij de dan geldende wet- en regelgeving. Dat zal op dat moment uiteraard ook voor Teylingen gelden.

Een mogelijke aanpassing van de geldende maximumsnelheid op bepaalde wegen heeft dan uiteraard ook gevolgen voor het openbaar vervoer. In de genoemde landelijke uitwerking wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de gevolgen voor het OV, maar bijvoorbeeld ook naar de gevolgen voor de hulpdiensten.

Dat laat onverlet dat het wenselijk is dat openbaar vervoer ten opzichte van voorzieningen en woonwijken een centrale route rijdt waarmee dorpen en steden zo goed mogelijk worden bediend en dat de bus betrouwbaar is zodat mensen op tijd op hun bestemming zijn en hun overstap op bijvoorbeeld de trein halen, ongeacht of die bus over een 30 km/u of een 50 km/u-weg rijdt.

12. CDA-collega Dijkstra heeft eerder gevraagd naar de uitkomsten van onafhankelijk verkeersonderzoek met het oog op de verkeersveiligheid op de Oosthoutlaan. Die zou voldoende geborgd zijn. Graag ontvangen de leden van de gemeenteraad de volledige/integrale rapportage van de onafhankelijk verkeersdeskundige waarop het college haar opvatting/standpunt baseert dat de verkeersveiligheid op de Oosthoutlaan voldoende geborgd is.

    De gemeenteraad is al eerder op de hoogte gesteld van de uitkomsten van de onafhankelijke verkeersveiligheidsaudit (zie o.a. raadsmemo commissie Ruimte 12-02-2019 en de presentatie aan de commissie op 07-12-2020).

    Ter toelichting en context:
    De ontvangen bezwaren op het verkeersbesluit in 2018, tot aanpassing van het kruispunt Schoutenlaan-Oosthoutlaan hebben geleid tot de afspraak met de indieners van de bezwaren om het ontwerp te laten beoordelen door een onafhankelijk verkeersveiligheidsdeskundige (verkeersveiligheidsauditor), om na te gaan of er sprake is van een verkeersveilig ontwerp. De indieners van de bezwaren zijn hier actief bij betrokken.

    De gemeente heeft daarbij toegezegd zich te zullen conformeren aan de uitkomsten van het verkeersveiligheidsonderzoek. Het uitgangspunt is immers altijd een verkeersveilige situatie. De onafhankelijk deskundige heeft verschillende aanbevelingen gedaan. De belangrijkste zijn:
    - Geef fietsers en voetgangers voorrang over de oosttak van de Schoutenlaan, zodat de voorrangsrichting met de bocht mee voor alle verkeersdeelnemers (auto's, fietsers en voetgangers) geldt ten opzichte van het verkeer van en naar de oosttak van de Schoutenlaan.
    - Pas geen zebra's toe op de andere twee kruispunttakken. Het is het veiligst als overstekende voetgangers hier, net als overstekende fietsers, voorrang verlenen aan de auto's.

    De verkeersveiligheidsaudit leidde tot een gewijzigd ontwerp ten opzichte van het eerdere ontwerp. De aanbevelingen uit het auditrapport zijn daaropvolgend verwerkt in het ontwerp.

    Aangezien de wijziging van het ontwerp leidde tot een andere voorrangssituatie ten opzichte van het eerdere ontwerp, diende er een nieuw verkeersbesluit te worden genomen. Het aangepaste ontwerp is voorgelegd aan de verkeersadviseur van de politie Eenheid Den Haag, die hierop positief advies heeft uitgebracht.

    Zowel de rapportage van de verkeersveiligheidsaudit (VAGN, d.d. 29-10-2018) als het advies van de Verkeersadviseur Politie Eenheid Den Haag (d.d. 6 juli 2021) zijn hierbij gevoegd.

13. Heeft de komst van de HOV over het voorgenomen tracé consequenties voor de bestaande routes c.q. buslijnen van het streekvervoer in Voorhout? Zo ja, welke?

    Naast lijn 385 (na opwaardering de HOV-lijn) rijdt ook lijn 57 door Voorhout. Het is mogelijk dat de vervoerder aanpassingen in de lijnvoering van lijn 57 doorvoert na de aanpassingen voor de lijn 385/HOV, zodat deze goed op elkaar aansluiten, zowel qua bedieningsgebied als qua overstap. Dit moet nog door de vervoerder worden bepaald.

14. Beide wethouders zeiden dat er bij een mogelijk alternatief tracé van het HOV minder mensen gebruik kunnen maken van de snelbus in tegenstelling tot de route over de Oosthoutlaan door de woonwijk. Hoe moet deze stellingname gezien worden in relatie tot de bewoners van de overige woonwijken in Voorhout, niet alleen van de bestaande (oudere) wijken, maar ook van de nieuwe, zoals bijvoorbeeld Hooghkamer en Nieuw Boekhorst? Ook die bewoners zullen toch mogelijk van het HOV gebruik willen maken, zonder dat de route rechtstreeks door hun wijk loopt? Van welke tegenstelling is dan precies sprake?

    De huidige route van lijn 385 loopt centraal door Voorhout en is daarmee met betrekking tot bediening van de verschillende delen van het dorp de meest gunstige route. Het buitenom leiden van de bus zal negatieve gevolgen hebben op zowel de bediening (afstand tot haltes) als de reistijden. Beide wethouders hebben derhalve het alternatieve traject vergeleken met het huidige traject.
    Na aanleg van de Noordelijke Randweg Voorhout gaat de busroute niet meer via de Herenstraat maar via de Noordelijke Randweg en vervolgens de Componistenlaan, met een nieuwe halte in de wijk Hooghkamer. De mogelijkheid van een halte ter hoogte van Nieuw-Boekhorst wordt als onderdeel van de planvorming voor de nieuwe wijk onderzocht. De stelling dat de nieuwe route hier niet loopt is dus niet juist.