PLATFORM BETER LOKAAL EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN

AAN DE ADVIESCOMMISSIE VERVOERSAUTORITEIT MRDH

Den Haag, 18 november 2020

Zeer geachte leden,

Deze tijd is voor ons allemaal een spannende tijd en voor het OV als sector een tijd vol met uitdagingen. De ontwikkelingen omtrent corona volgen zich snel op. Hopelijk ten goede. Op dit punt hebben wij al direct een verzoek om nu geen langdurige bijv. enkele maanden dienstregeling in te voeren. Het gevaar bestaat dat je of de frequenties te veel verlaagd of andersom. Flexibiliteit is van groot belang.

Onze tweede opmerking heeft betrekking op het advies van Metrocov om de loopafstand naar een OV halte op 600 te brengen. Wij zijn het daar niet mee eens. Bij 500 m loopafstand bereik je nog 10% van de potentiële OV-reizigers. Metrocov noemt dan nog innovatieve concepten om loopafstanden te overbruggen. Op de site www. OV-pro.nl leest U dat dit type concepten haken en ogen kent technisch, juridisch, toegankelijkheid voor ouderen, kostbare experimenten en weinig rendement zodat dit de eerste jaren zeker geen realistisch alternatief is. De OV-pro site bevat recent wel interessante ontwikkelingen voor schone luchtfilters zowel in nieuwe als bestaande in bussen. OV kan op dit punt veel beter en schone lucht kan ook de vervoerscijfers laten stijgen. Laat MRDH eens U informeren.

HTM dienstregeling ingaande 26-10-20 corona gerelateerd.

Ons belangrijkste punt betreft de toepassing van minimum frequentienormen voor verbindende en ontsluitende tram- en RR raillijnen. Dit onderscheid vinden wij onjuist omdat beide typen lijnen soms ook een ontsluitend deel kennen en verder omdat de ontsluitende stadslijnen van Den Haag hele drukke en belangrijke lijnen zijn. 1) zie noot onderaan inzake lijn 19.
Ook vanwege de bezettingen en rentabiliteit behoren de lijnen 6, 12 en 16 tot de drukste en drukkere lijnen van het net. Zij staan op de eerste 6 plaatsen van de 12 tramlijnen indien je het totaal aantal reizigers op een lijn deelt op de km lengte van een lijn. De stad Den Haag hanteert al vanaf de jaren 70 de minimale frequenties van 10 min overdag en 15 minuten 's avonds.

In Rotterdam kan dat anders liggen vanwege een metrostelsel maar in de stad Den Haag met compacte stedenbouw en met een sterk groeiende bevolking tot 620.000 in 2040 (wethouder Balster gister in AD/HC) zijn de tramlijnen de hoofdaders van het vervoer. Onze kritiek tegen deze kadernotanormen hebben wij bij de totstandkoming van deze nota in 2018 goed beargumenteerd weerlegt maar wij kregen geen antwoord. Onacceptabel is dit proces omdat het een neergang van reizigersaantallen inluidt en uiteindelijk tot forse dalingen van de inkomsten leidt. Het is ook in strijd om met een breed gedeeld Haags beleid om de zwaarste stromen via de rail te vervoeren.

Op 26 oktober jl voerde HTM deze gewijzigde dienstregeling in die voor de verbindende tramlijnen er goed uitzag soms zelfs wat aan de ruime kant. Bij de bestudering zagen wij dat de ontsluitende tramlijnen 6, 12 en 16 een begin van een verschraling van frequenties in de spits, overdag en 's avonds te zien geven. Het betreft hele drukke Haagse lijnen samen goed voor minimaal 75000 reizigers per dag veelal uit dichtbevolkte buurten. De lijnen zijn een essentiële schakel zijn voor hun contacten met het andere Den Haag. De Haagse gemeenteraad heeft in
2018 toen zij de Schaalsprong bespraken heel helder afstand genomen om deze tramlijnen deels of geheel op te heffen dan wel onaantrekkelijk te verleggen. De gemeenteraad heeft bij motie dit plan verworpen maar ons bekruipt nu het onaangename gevoel dat in de nieuwe corona dr-regeling door op deze lijnen 20 minuten diensten - ook 20-23 min diensten s avonds in te voeren zodat een nieuwe poging wordt ondernomen deze lijnen vervoerskundig onaantrekkelijk te maken. Immers een lijn is een totaal produkt van 6.00 tot 24.00 en moet men dit niet destabiliseren door gaten in de dr te laten vallen.

De frequentieverlagingen staan in schril contrast met de MRDH reactie van ruim een half jaar geleden. MRDH gaf als reactie op de inspraak dr
2021 voor de coronamaatregelen dat lijn 16 met dagelijks ruim dertig duizend reizigers het dan past in de ambitie om toegankelijk OV aan te bieden. Zelfs werd een spitslijn 10 ter ondersteuning voorgesteld vanwege het drukke vervoer. De frequentieverlagingen nu op deze ontsluitende lijnen zijn niet te verklaren. Ter illustratie ie het volgende interessant.

Uit de HTM dashboard cijfers januari 2020 t/m september 2020 blijkt dat op een gemiddelde weekdag de lijnen 11, 12, 6 en 16 resp. in september
2020 procentueel 63, 65, 61 en 52% van hun normale pre corona daggemiddelde van januari 2020 weer gehaald wordt. dat is zeer hoopgevend. Zo vlot groeide het weer naar het oude niveau. Deze groei is zelfs enkele procenten hoger dan de verbindende lijnen die in dezelfde periode 50 a 60% ook mooi en RR 3/4 met slechts 33/35% t.o.v. de januari cijfers 2020 haalden. Gemiddeld is dat 47% en HTM kwam uit op 45%. Een afrondingsverschil.
De gestarte dr- reductie zal op 26/10 zal zeker - zo vermoeden wij - door vervolgstappen worden geïntensiveerd. U mag raden waar over 2 jaar gesproken zal worden als het gaat om deze lijnen.

En dat HTM/MRDH een oud Haags bedrijf ook dit toepast op tramlijnen die de meest kwetsbare delen van de Haagse bevolking bedienen - het ov is voor hen al duur genoeg - is schrijnend. Wij missen node een democratische legitimatie van dit type beleid. Het is des te meer schrijnend omdat het hele verbindende voorzieningenniveau vrijwel 100% (spitsdiensten wel wat uitgedund) in takt blijft maar uitgerekend de ontsluitende lijnen 6, 12 en 16 de meest rendabele van het net laat U uit Uw handen vallen.
Door dit nu bij wijze van corona maatregel te brengen maakt het alleen maar erger gezien het zojuist door mij geconstateerde snellere herstelproces van de ontsluitende lijnen. RR is voor 30/33% bezet maar blijft voluit rijden. Of andere bezuinigingen te zoeken in de investeringssfeer maar niet in railinfra. Ook voor de marktbezoekers aan de Herman Costerstraat die trams goed gebruiken is wat extra ruimte in de tram geen overbodige luxe.

Conclusie: Van alle lijnen hebben de lijnen 6, 11 en 12 percentueel zich het snelst hersteld o.b.v.de september telling t.o.v. de januari telling 2020. Dit rechtvaardigt niet deze en mogelijke toekomstige verlagingen van de dienstregeling.

noot 1
Lijn 19 was eerder al op 20 min gezet maar dit is een buitenbeentje omdat het een halve tramlijn is met veel tegenslag sedert 2010 en laten wij nu buiten beschouwing . Overigens is het een verbindende knooppuntenlijn. MRDH goochelt naar believen met het ontsluitende begrip zoals het hen pragmatisch uitkomt. Het onderscheid wordt oneigenlijk ingevuld al naar gelang de beleidskeuze.

Hartelijk dank voor Uw aandacht..

Ronald van Onselen

Platform OVHA

18-11-2020