Aan de leden van de adviescommissie Va,

Zeer geachte leden,

Allereerst de tarieven ov 2022. De tariefsverhogingen zijn in deze tijd met een ingesnoerd exploitatiepakket en beperkingen erg ongelukkig. De inflatie bedroeg 1,5 % maar de verhoging van de tarieven bedraagt 2,12%. Onder de gebruikers van het OV zijn te veel mensen met een kleine te kleine beurs. Ook bedragen de km tarieven RET versus HTM een te groot verschil met 0,155 cent RET en 0,174 HTM. Wij sluiten ons aan bij het Metrocov advies ook op het punt dat het onderscheid van HTM naar het Rotterdamse niveau op de agenda moet blijven staan. Ook zouden wij een toelichting willen hebben waardoor dit verschil wordt veroorzaakt.

Agendapunt 8.0

In reactie op het advies 1e herijking Transitieprogrramma Vervoersautoriteit citeer ik uit pagina 2 " MRDH begrijpt het dilemma dat de Haagse gemeenteraad ervaart wat betreft de opheffing van een aantal tramhaltes. Op korte termijn is deze maatregel nodig om de financiele opgave het hoofd te bieden. Voor de langere termijn zullen er afwegingen worden gemaakt voor de lokale bewoners en het belang van het hele OV-systeem".

Wij hebben met diverse wijkorganisaties gesproken.Het merendeel van de halten telt tussen de 500 en 1000 in- en uitstappers.

OVHA heeft voor een check een OV-expert ingeschakeld om de officiele HTM-notitie met "toelichting kostenbesparing overslaan haltes" van 14 juni kritisch tegen het licht te houden. De OV-expert constateerde het volgende. Ten overvloede: de gehele tekst treft U als meegezonden bijlage aan bij de inspraaknotitie.

Een eerste opmerking betreft de besparing per halte. Deze bedraagt - zie blz 34 HTM notitie - 30 seconden per halte. Indien wij de op te heffen halten in dit HTM - document per halte opzoeken zien wij dat elke halte 20 seconden tijdwinst oplevert. Voorts blijkt uit de analyse dat deze winst voor een aantal halten nog minder is omdat de halte geen in- en uitstappers heeft en dat levert per halte dus geen besparing van 20 seconden op. Verder legt de expert geregeld de nadruk op andere soms beperkte maatregelen die als snel tot rijtijdwinst leiden. In de rapporten van INNO door MRDH, Den Haag en HTM bestuurlijk omarmd zijn een flink aantal praktische en snel realiseerbare maatregelen genoemd. Het gaat te ver dit per maatregel/halte te noemen.

HTM becijfert een opbrengst van 800.000 euro bij het opheffen nu van de halten. Maar HTM maakt ook met 2 maal een voorbehoud: "mits de geschatte snelheidswinst wordt behaald" . Verder hanteert HTM 6 beslisbomen waarvan "rijtijdwinst" de belangrijkste is. Immers dit genereert nieuwe reizigers. De definitie van dit criterium luidt "De theoretisch te behalen rijtijd-winst als de halte wordt overgeslagen of samengevoegd."

Kortom het is niet aannemelijk geworden dat uitsluitend de opheffing halten 800.000,- euro bespaart. En daarmee is de besparing op zijn minst nader onderzoekwaardig. Helaas voorziet het voorstel niet in tegelijk meer (goedkopere/ snel te realiseren) maatregelen nodig. Resultaat is dat je minder halten hoeft op te heffen indien geput wordt uit het arsenaal van snelle en goedkope(re) maatregelen. Waarom benut men deze kans niet voor open doel?

Gegeven deze voorbehouden en de slagen om de arm over de financiele realisatiewaarde is het noodzakelijk een totaal pakket aan versnellingsmaatregelen noodzakelijk. De opmerking in het

verslag dat dat later bezien wordt is ongeloofwaardig. De verhouding lokale reiziger met wijkhalte en de afweging met de regio is er wel. Maar HTM vervoert op zijn stadsnet ca minimaal 65/70% Haagse reizigers. Het opheffen van halten uit het stedelijk railnet maakt overstappen lastiger cq niet meer mogelijk en de loopafstanden in de qua inwoners groeiende en dichtbevolkte/compacte stad worden te groot. Een fileermes is aangewezen niet een hakbijl.

**Ons dringend verzoek is dat objectief en nuchter tegen onze aanbevelingen wordt aangekeken. Het gaat om de groei en perspectief van het OV. Nu tijdelijk opheffen betekent voor de meeste goed gebruikte/ drukke halten afbouw van een groot deel van je reizigers.**
**Maar het gaat ook over de wijze hoe men met burgers/reizigers omgaat. Informatie voor de bevolking over dit plan is niet voorhanden.**

**Ik besluit met een citaat uit de NRC van 21 september j.l. waarin Wim Voermans Hoogleraar Staatsrecht de bestuurscultuur in Nederland definiert en bekritiseerd. Een "kern"citaat uit zijn betoog luidt: Door de marginalisering van de gekozen volksvertegenwoordiging worden de mogelijkheden tot meebeslissen en het organiseren van tegenmacht alsmaar uitgehold..( - ) . De staat is een dienstverlenend verband geworden met burgers als klant. En dus niet het bestuur waar het in een democratie vooral ook om draait: een "government of the people, by the people, for the people ( Abraham Lincoln Gettysburg Adress 1863)". Dit geldt evenzeer voor de regionale en lokale democratisch gekozen organen.**

**ANALYSE OV EXPERT INZAKE HTM VOORSTEL (TIJDELIJKE) OPHEFFING VAN 18 TRAMHALTEN 03-03-2021**

RONALD,

Ik ben het met je eens dat het opheffen van haltes integraal moet worden benaderd, het is vooral van belang te bepalen welke rijtijdwinst nodig is om de omloop met minder voertuigen uit te kunnen voeren. Zoals ik vorige keer ook al heb aangekeken is het vooral van belang goed naar de rijtijdopbouw te kijken en te strikte stiptheidsnormen (van MRDH) kritisch te bekijken. Stipt rijden heeft namelijk tot gevolg dat indien er bij een halte geen in- en uitstappers zijn de bestuurder met een slakkegang moet gaan rijden om te voorkomen dat hij bij de volgende halte te vroeg gaat vertrekken. Mijn ervaring is dat te vroeg vertrekken bij HTM bijna niet meer voorkomt, doch groot nadeel is dat de gemiddelde snelheid te laag is.

Enkele opmerkingen.

- **Ary van Spuyweg (120 instappers, 99 ritten op een dag/ Adriaan Goedkooplaan**. Beide haltes hebben weinig in- en uitstappers omdat er maar beperkte bebouwing is rond deze haltes. (volgens het HTM rapport tijdelijk passeren van haltes heeft (120 instappers, 99 ritten in 1 richting, 198 ritten in 2 richtingen, gezien spreiding over dag zal op veel ritten niet worden gestopt, rijtijdwinst van 20 s is dan ook niet juist)

Hoe vaak komt het voor dat een tram bij beide opeenvolgende haltes moet stoppen. In mijn beeld is dit laag doch ik heb geen concrete cijfers. **Als die kans gering is, levert opheffen van een van de haltes geen reistijdwinst op, echter wel reizigersverlies doordat voor de voor-natransport afstanden langer worden bij de op te heffen halte.**

- **Nieuwendamlaan en Fahrenheitstraat (lijn 2).** Hier zijn pas haltes gekomen in 1983 toen tram 2 ging rijden, de bussen die er voorheen reden hadden hier geen haltes en een hogere snelheid

Nieuwendamlaan ligt dicht bij Thorbeckelaan, ook omdat halte Thorbeckelaan bij toegankelijk maken van lijn 2 aan de Nieuwendamlaan zijde van de kruising is gekomen.
- Fahrenheitstaat. In jouw argumentatie zijn de extra loopafstanden te lang. Reizigers die verder dan 200 m van de huidige halte lopen, gaan niet eerst naar de opgeheven tramhalte om dan langs de trambaan naar Halte Valkenboskade of De La Reijweg te lopen, doch zullen de kortste route kiezen via de diagonaal lopen Valkenboslaan of Apeldoornselaan. Voor een deel van de reizigers wordt de halte Dierenselaan van lijn 4 de optimale keuze.
**M.i. zou wel voorwaarde moeten zijn voor het opheffen van deze halte dat de halte Valkenboslaan ri Kraaijenstein verplaatst wordt tussen de Fahrenheitstraat en de Valkenboslaan.,**
**Ook is het zo dat opheffen van halte Fahrenheitstraat meer tijdwinst oplevert dan 20 s, dit is gemiddelde halteertijd doch bij deze locatie kan tram als de prioriteit bij de VRI goed werkt met 30/40 km/uur doorrijden, waardoor de tijdwinst ten minste 30 seconden zal bijdragen (geen verliestijd door optrekken en afremmen).**

Ook bij Stuyvesantstraat is tijdwinst groter dan 20 seconden, ook hier is 30 seconden haalbaar. **Als de halte Laan van NOI verplaatst wordt naar de Haagse kant van het spoor zullen de loopafstanden naar de halte slechts beperkt toenemen door de diagonale straten (huidige halte Laan van NOI ligt dichtbij halte Bruijning Ingenhouslaan in Voorburg (is 350 m), door de diagonale lopende straten (Stuijvesantstraat, Louise de Colignystraat).**

**Doorvoeren van de halte-opheffingen op lijn 2 in samenhang zorgt voor een kortere omlooptijd (in spits van 86 naar 83 minuten, in dal van 84 naar 82 minuten). Met het interval van 7,5 minuut betekent dit dat grote delen van de dag een voertuig minder behoeft te worden ingezet, waardoor substantiele besparing kan worden bereikt.**
**Mijn advies is dan ook de maatregelen op lijn 2 in samenhang te behandelen en in te stemmen onder voorwaarde dat er ook daadwerkelijk een tram minder wordt ingezet. Gezien de verplaatstingen van haltes betekent het ook dat het geen tijdelijke maatregel kan zijn, doch er een uitgewerkt plan moet komen om doel te bereiken.**

**Aegonplein (lijn 6),** is rustige halte die dicht bij andere haltes ligt. Richting Den Haag kan meer tijdwinst worden geboekt doordat prioriteit bij VRI al kan worden aangevraagd als tram vertrekt bij halte Station Mariahoeve.
**Boreelstraat (lijn 11),** ook rustige halte (110 reizigers per dag), wat mij betreft geen bezwaar op te heffen

**Copernicusplein, vergt investering in nieuwe Vecom lussen om snelheidswinst te behalen. Heeft zonder aanpassen VRI geen toegevoegde waarde. Voorstel: meenemen in kader van NTHR)**

**Vlietbrug (lijn 1).** 50 reizigers per werkdag, overgrote deel van de ritten stopt niet op deze halte (==> geen reistijdwinst). Op zich geen bezwaar tegen opheffen (Gravenmade is goed alternatief nu er brug is over de vliet, brug is voor reizigers veel aantrekkelijker dan medegbruik van A4 viaduct.
**Broekpolder (lijn 15),** reistijdwinst ri Den Haag wordt alleen behaald als VRI wordt aangepast, eerder inmelden. Vanuit Q-Park P&R Hoornwijk is het niet logisch om ri Den Haag eerst de stad uit te moeten lopen.
Voorlopig niet opheffen totdat VRI priorteit is aangepast.

**Truebstraat, o**ok hier kan tram die geen halte meer heeft worden opgehouden door halterende bus. (Zelfde argument als bij Stuijvesantstraat). Levert dit wel 20 seconden tijdwinst op?

**Heliotrooplaan, voor reizigers uit Kijkduin (Ericalaan e.o ) is bus 24 en 26 geen alternatief, gezien de veel langere reistijd naar Den Haag Centrum en Den Haag Centraal.**

Verschuiven van halte Mozartlaan kost ook ten minste 50K (als het al mogelijk is omdat ruimte ontbreekt). Winst in heel beperkt omdat het nabij eindpunt is.
**Riouwstraat, levert geen 30 s op, situatie met fietsoversteek vraagt om langzame passage uit oogpunt van verkeersveiligheid.**

**Op blz. 34 wordt uitgegaan van een rijtijdwinst van 30 seconden per op te heffen halte, dit komt niet overeen met hetgeen in de voorgaande pagina's is aangegeven (meestel 20 seconden, doch ik betwijfel dit). Verder klopt het aantal ritten per dag m.i. niet voor alle lijnen. Zoals je ook al aangeeft is het alleen zinvol dit te doen als het integraal wordt aangepakt. Bij de op te heffen haltes van lijn 2 kun je evt afweging maken als er tram bespaart wordt in omloop of het dan echt noodzakelijk is om de haltes aangepast te hebben voordat het wordt ingevoerd,**

TOT ZOVER DE ANALYSE VAN DE OVHA OV-EXPERT.

Met vriendelijke groet,
Ronald van Onselen
Platform OVHA