PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA

Zeer geachte raadsleden,

In Rijswijk zijn 3 tramhalten tijdelijk opgeheven. Wij hebben bij onze Rijswijkse respondent toevallig ook een OV deskundige geinformeerd en hebben zelf ook de plaatselijke situaties bekeken.

De bezwaren van reizigers betreft de volgende aspecten.

- grote(re) loopafstanden naar verder gelegen halten

- vervallen overstapmogelijkheid dan wel woon- werkbestemming etc.

- voor ouderen en minder validen zijn grote(re) loopafstanden echt zeer bezwaarlijk. Men moet omzien naar alternatieven. Alternatief is Wmo vervoer maar dat is niet altijd mogelijk.

- Reizigers merken op dat sommige halten nog niet zo lang geleden zijn vernieuwd en nu weer afgebroken.

- met nadruk wordt ook het argument genoemd dat het OV een nutsvoorziening is en ook moet blijven. Daarin passen niet bij een compact bebouwingsbeeld grotere halteafstanden. Maatschappelijk belang dient dan primair te worden gesteld. Een terugkerend motief is dat reizigers hun woning afgestemd hebben met de aanwezigheid van een halte op loopafstand. Ook de relatie met de bereikbaarheid van een ziekenhuis komt voor. Daarnaast zijn bedrijven zoals in Rijswijk een dominerend gegeven. Loopafstanden moeten vanuit OV niet te groot worden. Er bestaat sterk afnemend OV gebruik als de halte 4/500 m of meer wordt.

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

2 tramhalten zijn ca 22 jaar geleden ingesteld in de ontwikkelingsgebieden voor woningen en bedrijven. Destijds was het eindbeeld al ver gevorderd. 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 marktwijzigingen is de Plaspoelpolder in een transformatiefase beland. Gegeven de ligging en de goede OV verbindingen Station Rijswijk, tram 17 en buslijnen blijft het een aantrekkelijk 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 er is een intensief bezochte kliniek gevestigd. Het is een aantrekkelijk vestigings/woongebied. Een sterk punt zijn de P en R faciliteiten die in en nabij de halte Broekpolder liggen. De bereikbaarheid is optimaal. HTM gebruikte zomers zelfs een tram 5 naar Scheveningen.Bij beide halten is een OV toekomst verzekerd nu het regeringsbeleid hierin het voortouw neemt.

De beide tramhalten zijn nu tijdelijk opgeheven maar dat heeft geen besparing van kosten opgeleverd. Immers de verkeerslichten leveren nogal eens vertraging op voor de tram. Is dat een kwestie van een storing dan zou het technische oorzaak hebben. Ik neem aan dat het onderhoud aan de VRI's iets is dat via uitbesteding is geregeld. Kennelijk worden storingen en dus vertragingen van

de tramlijnen niet gemeld? De 15 en 17 halten hebben beiden zo rond de 320 a 360 in- en uitstappers per dag.

Hoe dit ook zij dit blijft een aandachtspunt maar daarmede verliezen deze halten bepaald niet hun betekenis.

Onze conclusie dat deze tramhalten structureel zeker toekomst waarde hebben c.q. het gebruik zal nog groeien. Belanghebbende HTM ware eventuele doorstromingsperikelen te melden..

Ten slotte de halte Vlietbrug wordt zwak gebruikt. Bij deze halte is de afweging welke nabije toekomstige stedenbouwkundige ontwikkelingen te verwachten zijn. Bekend is dat er in het havengebied veel verhit debat is geweest in Uw raad. Ook is mogelijk sprake dat op het Syfhoff complex nieuwbouw kan komen maar dat vergt wat tijd. Een gering gebruik nu zegt niet alles.

Onze slot aanbeveling is de opheffing van tramhalten - het is postcoronatijd - nu niet door te voeren maar na Uw eigen onderzoek in een tweetal bijeenkomsten in de wijken te houden en aldaar het gevoelen van reizigers in te winnen. Ook is duidelijk dat de halten van de lijnen 15 en 17 passen in actueel OV beleid.

Platform OVHA