

PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA -

AAN HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

DE LEDEN VAN DE GEMEENTERAAD VAN RIJSWIJK

Den Haag 25 september 2022

ZEER GEACHT COLLEGE,
ZEER GEACHTE RAADSLEDEN,

Onderstaande brief zonden wij aan de leden van de raadscommissie Leefomgeving van de Haagse raad met afschrift aan MRDH/bestuurscollege

.
Daarin geven wij een uitgebreide reactie op de tijdelijk opgeheven tramhalten. Wij hebben een analyse gegeven hoe met de tijdelijk opgeheven halten zou dienen te worden omgegaan. Wij zijn mede geïnspireerd door een onderzoek van INNO-V waarin een alternatief is opgenomen om de mogelijk op te heffen halten toch in gebruik te houden. Inno-V stelt voor om op stillere halten wel te handhaven en er slechts te stoppen als er een reiziger in/of uitstapt. Dat betekent minder kosten doordat (veel) minder gestopt moet worden.

Dit onderzoek met ook andere ov elementen is opgesteld in opdracht van b en w van Den Haag, MRDH en HTM en is in 2019/2020 in 2 rapportages verschenen.

Voorts menen wij dat in ieder geval de halten Broekpolder van lijn 15 met zeker geen beperkt gebruik als enige halte van lijn 15 in dit gebied van grote betekenis is en blijft. Alleen al door een beter verkeerslichtafstelling zou de wachttijd afnemen. De opheffing van de halte Vlietweg is acceptabel gegeven een ander alternatief.

De halte van lijn 17 Treubstraat was met ruim 300 in- en uitstappers niet slecht. Als de doorstroming met afstemming op de tram nog verbeterd wordt kan vlotter worden doorgereden. Belangrijker argument is dat de Plaspoelpolder in een herstructureringsproces zit waarin oude dan wel nieuwe functies vervangen respectievelijk gebouwd worden. Dan zal groei zeker wel het geval zijn als de PPP plannen gerealiseerd zijn. Lijn 17 heeft veel vrije baan en heeft in potentie meer mogelijkheden dan nu kunnen worden benut. Wij bieden onze brief aan waarin wij ingaan hoe om te gaan met deze halten. Hopelijk kunt daarmee Uw voordeel doen.

Een reactie ter bevestiging wordt op prijs gesteld.

met vriendelijke groet,

Platform OVHA

PLATFORM BETER STEDELIJK EN REGIONAAL OPENBAAR VERVOER HAAGLANDEN - OVHA

25 september 2022

Aan de leden van de raadscommissie Leefomgeving

Zeer geachte leden,

Herijkingsvoorstellen door Corona en OV 2023 2024 1 kritische kanttekening

De voorstellen van HTM/MRDH inzake de financiering en de opzet van de HTM dienstregelingen **zijn op 1 belangrijk onderdeel** na op goede wijze opgezet. Wij hebben wel een kritische kanttekening bij de verlaagde frequenties van de tramlijnen 1 en 6 die overdag tot 12 minuten worden teruggebracht en lijn 12 in de spits 15 min. De lijnen 1 en 6 zijn zeer druk en het is niet goed voorstelbaar hoe het OV deze reizigers kan verwerken. Lijn 12 wordt benadeeld door de 12 min frequentie in de brede spitsuren. Lijn 2 met een vergelijkbaar vervoersbeeld als lijn 6 vervoert minder reizigers dan lijn 6. Lijn 2 rijdt in de brede spitsen om de 6 minuten tot CS. Ook de lijnen 3/4/34 rijden overeen zeer groot deel over een gezamenlijk traject. Dit komt neer op 10 min diensten, grotendeels ook 5 min diensten en met lijn 34 ruim 3 min diensten.

toelichting

MRDH heeft - terecht - gevraagd deze te lage dienstregelingen zo kort mogelijk aan te houden. Wij vragen ons sterk af of de verdeling van de tramlijnen 1, 6 en 12 (spits) niet evenwichtiger verdeeld kan worden over alle lijnen. Wij vragen U dit ook omdat deze lijnen geëxploiteerd worden met oudere trams met een kleinere capaciteit. Wat is de reden dat uitsluitend deze 3 lijnen zo zwaar in frequentie worden aangepakt? Ons is wel gebleken dat er een bestuurdersgroep is die alleen de RR Citadis rijdt. Een andere groep rijdt Citadis/Avenio en er is een groep die alleen Avenio/GTL rijdt. Bij de GTL zijn er nogal wat oudere bestuurders. Wij vrezen dat de opleiding van de bestuurders voor de de GTL is achtergebleven door een combi van oorzaken en (nog) niet op peil is. Kennelijk is de onderlinge uitwisseling van trambestuurders niet zo optimaal is dat de ook de normale GTL diensten conform vastgestelde dienstregelingen kunnen worden gereden. Overigens is de frequentie tram 34 zeer beperkt en de enige in de CITADIS EN AVENIO lijngroep. Hoe staan b en w van Den Haag hierin? Onze vraag is ook op welke termijn is het opleiden van de GTL bestuurders voorzien en afgerond? Welke **extra werkzaamheden zijn vanaf 12 oktober aan de orde** anders dan de bestaande werkzaamheden die nu wel planmatig op lijnen lijn 16/17 naar het Statenkwartier wordt uitgevoerd? Hoe lang duurt dit forse kwaliteitsverlies? Dit gaat in de herfst en winter op voornoemde lijnen tot grote problemen leiden?

Dienstregeling wijziging ingaande juli/augustus j.l. wisseling 16/17 naar het Statenkwartier

In tegenstelling tot de verwachtingen - ook van de gemeente Den Haag - waarom rijdt lijn 17 naar het Kunstmuseum en niet lijn 16 zoals in de planning zat? De verwijzing door MRDH naar de besluitvorming in 2021 voorzagt nog steeds in het voorstel 2019/2020: lijn 16/17 ongewijzigd en invoering spitslijn 10 in de brede spits. Door Corona is lijn 10 weggefallen. Maar dan mocht verwacht worden zonder nieuwe nadere besluitvorming dat lijn 16 als drukste lijn weer naar het Statenkwartier zou rijden. In de recente werkbijeenkomst in augustus jl is een sheet getoond over en hoe de cijfermatige analyses van het gebruik van tramlijnen en hun halten kan worden gemonitord. Gesteld werd dat snel kan worden nagegaan welke lijn in dit geval lijn 16 of 17 de meeste reizigers telde en op welke reistrajecten deze reisden met name vanuit bijv Wateringen/Moerwijk over het Haagse centrum naar de Zeeheldenbuurt en verder naar het Statenkwartier. Zo nodig kan dat vergeleken worden met lijn 17 die in 2015/2016 tot het statenkwartier reed. Doel ervan is hoe groot de groep reizigers van de drukke lijn 16 nu met een overstap worden geconfronteerd. Merk op dat lijn 16 in 2019 november dagelijks 34.500 reizigers vervoerde. Lijn 17 destijds (2016) 23.500. Wij legden de vraag voor ambtelijk aan de gemeente Den Haag maar mochten (nog) geen antwoord ontvangen. Graag een reactie meteen cijfermatige onderbouwing.

Tijdelijk opheffen tramhalten.

HTM heeft bij de herijkingsvoorstellen over de tijdelijk opgeheven halten een aantal overzichten gegeven van reistijdwinsten bij de tijdelijk opgeheven halten. Voorts is een vervoersbeeld gegeven hoe de tijdelijke opheffing heeft uitgewerkt op reizigersverliezen. De resultaten duiden erop dat volgens HTM de reizigers zich verspreiden over andere halten. De tweede vaststelling is dat voor andere reizigers bij het overslaan van halten de rit sneller wordt gevonden. Onze reactie is dat HTM in dit effect ook de langzaam stijgende groei door corona in deze halten moet meenemen en dus dit zegt niet alles over gebruik van andere halten. Als je de staafdiagrammen uit 2019 en 2022 bekijkt moet er nogal wat groei bijkomen! Nu de Corona dienstregelingen nog tot in 2023 (2024) aanhouden verzoeken wij de monitoring waarbij de drukste bepalende maanden oktober 2022 t/m maart 2023 op gelijke wijze worden gevolgd en later daarover te rapporteren. **De huidige metingen zijn veel (voor) zomer en vakantiemetingen t.o.v. het bepalende jaar november 2019 terwijl de HTM groei zij het langzaam en nu nog op een te laag niveau nog doorzet. Dit vindt MRDH ook. Zie ook hun notitie aan U t.b.v. de adviescie van 28 september s avonds en de toelichting van MRDH op blz 1 inzake onderwerp OV en CORONA: herijkingsvoorstellen.**

Wij verzoeken in ieder geval tot ultimo 2023 geen definitief besluit te nemen over de tijdelijke opheffing van tramhalten. Tevens verzoeken wij op de drukste halten (lijn 2: 3 halten lijn 12: 1x) weer in dienst te stellen. Zie hieronder de aanzet met "verbetervoorstellen" .

Hieronder voegen wij 2 reacties van 2 deskundige reizigers die wijzen op een onvolledige / onbegrijpelijke telwijze en HTM geen inzicht geeft van de bespaarde trams en bestuurders als tramhalten worden opgeheven. Ook zijn klachten niet beantwoord. Respondent 1 vindt dat het aantal klachten dat HTM ontvangen heeft bagatalliseert en voor HTM niet doorslaggevend is. OVHA stelt dat niet ieder die gedupeerd een klacht indient. Het gaat om de inhoud en deze kan hout snijden. Elders zullen ook klachten zijn binnen gekomen (bijv gemeenten/MRDH). De tweede deskundige reiziger heeft soortgelijke opmerkingen. Wij sluiten ons hierbij aan en verzoeken MRDH/Raadscommissie Leefomgeving de HTM om hun rapportages op genoemde punten te verduidelijken en te verbijzonderen. Het pleidooi is ook om de drukste halten (lijn 2: 3 halten, lijn 12: 1 halte) weer in gebruik te nemen totdat suggesties zoals in onze brief zijn aangegeven zijn beoordeeld en doorgevoerd.

Ter info voeg ik de tekst bij

reiziger 1

Op de eerste plaats mis ik in alle stukken de dwang richting wethouder om de of in ieder geval een aantal halten weer open te stellen.

Dan:

- Er wordt gesteld dat er geen reizigersverlies heeft plaatsgevonden. Logisch, de gebruikers die deze halte gebruikten moeten/willen met het OV-reizen. Zij hebben vaak geen andere keuze.

- eenvoudig wordt besparing berekend. Er wordt een besparing aan rijtijd opgegeven van 23,1 seconde per halte (was 20 sec) dat vermenigvuldigd met het aantal ritten en een uurtarief. Echter, op lijn 2 zijn 123 retourritten per werkdag, in totaal 246 ritten. Per rit is een besparing van een minuut (3 halten opgeheven x 20 sec) dat is 246 minuten dat is 4 uur en geen 31 uur. Laat HTM eens duidelijk maken hoeveel bestuurders deze maatregel daadwerkelijk per dag bespaart.

- de tendens in het de begeleidende tekst is zuiver richting HTM geschreven. Het aantal instappers is niet minder geworden, het aantal klachten is minimaal, enz. enz. Ik heb op mijn klacht een kul reactie gekregen, op geen enkel door mij aangedragen argument is inhoudelijk gereageerd. En op een tweede klacht is helemaal geen reactie gekomen. Dat

zegt mij genoeg. Het is een zuiver bureaucratische maatregel, theoretische reken- en aantallenmodellen. Het geldt dat met deze onzin is gemoeid had beter besteed kunnen worden aan het openhouden van de halten. En, zeer belangrijk, toegeven zou gezichtsverlies betekenen. HTM heeft absoluut geen reëel idee wat dit besluit voor reizigers betekent.

Reactie 2e reiziger

De onderbouwing van de rijtijdwinst in combinatie met het aantal instappers bij de haltes voordat deze werden opgeheven roept vraagtekens op.

Bijv. halte Vlietbrug met 50 instappers per dag, betekent dat een groot aantal ritten niet stopt. Dan is het merkwaardig dat de 50% rijtijd een gemiddelde rijtijdwinst oplevert van 11,3 seconden/rit.

Dit geldt ook voor andere haltes. De rijtijdwinst lijkt eerder te worden verklaard door de rijtijdopbouw en het gedrag van de trambestuurders om stipt te rijden. Als de rijtijd in de dienstregeling langer is dan nodig passen de trambestuurders zich hierop aan en gaan langzamer rijden om niet te vroeg de haltes te passeren.

Ons alternatief om niet alle voorgestelde halten op te heffen.

Wij geven U een analyse/alternatief hoe het ook anders kan dan opheffen zonder de door HTM beoogde snelheidsverhoging te zeer te doorkruisen.

Zoals U weet heeft het onderzoeksbureau INNO-V in 2019 en 2020 in opdracht van B en W, MRDH en HTM onderzoek gedaan voor versnellingsmaatregelen, eventuele wijzigingen van lijnen en andere efficiencymaatregelen met als doel de gemiddelde rijsnelheid te verhogen. Er is bijv 25 km p/u als gemiddelde norm genoemd. Dit lijkt ons niet voor alle lijnen mogelijk. Op drukke lijnen in de stad zal dat wat minder zijn ca 22 km per uur. Op dit moment is de gemiddelde snelheid gemiddeld 19 km p/u.

Er zijn wat betreft de tijdelijk op te heffen tramhalten de volgende keuzes.

A. Opheffing zonder meer; Dat heeft de voorkeur van HTM. Ons is gebleken dat er geen bezwaar is tot opheffing van de halte lijn 6 Aegonplein. Er liggen 3 halten pal op elkaar w.o. halte St Mariahoeve.

B. Handhaven maar uitsluitend stoppen als er reizigers in- en uit moeten stappen (voorstel ter uitwerking HTM en verantwoord onderbouwd door INNO-V).

C. Haltesituatie t.o.v. omgeving beter inpassen. Voorbeeld: 2 halten samenvoegen tot 1 nieuwe halte c.q. halte verlegging/verlenging van de halte zodat een gunstiger looproute ontstaat.(voorstel voor de gemeente)

nb. We spreken over mogelijkheden waaraan betrekkelijk weinig kosten zijn verbonden en inpasbaar in financiële budgetten.

Uitwerking voorbeeld B:

ad B. Deze interessante optie is **voorgesteld in de adviezen in 2019/2020 van INNO-V**. Zij stellen voor de halten die minder gebruikt worden maar vanwege uiteenlopende redenen zoals barrières van wegen en randligging van een wijk, maatschappelijke motieven (**toetsmoment voor raadsleden**) een OV halte toch operationeel te houden. Hun redenering is dat indien de halte weinig gebruikt wordt hoeft er ook minder te worden gestopt voor in- en/of uitstappers. Daarmede dalen de kosten van de halte en is deze minder onrendabel. HTM heeft van de tijdelijk opgeheven halten van elke rit

de hele dag uitgerekend wat het afremmen, stoppen en optrekken kost maar er zijn nogal wat halten die minder worden gebruikt maar desondanks een maatschappelijke functie hebben. Inno-V stelt dat de **niet-hoeven-stops** geen extra kosten meebrengen en de exploitatie goedkoper is dan HTM. HTM berekent in hun notitie dat op alle genoemde stille halten alle trams de hele dienst lang laat stoppen. Dat levert een forse kolossale besparing op (zie kritiekpunt 1 van reizigers 1 en 2) indien dit de werkelijkheid zou zijn. Maar in de praktijk rijdt de ene bestuurder door en de ander stopt zonder noodzaak bij de halte. Indien een bestuurder doorrijdt spaart dat ingecalculerde stoptijden uit en wordt enkele halten verderop de halte te vroeg aangedaan. Risico: een reiziger mist de tram want te vroeg. Uiteraard geldt dit scenario ook voor alle halten - wel in mindere mate - waar niet hoeft te worden gestopt zoals in de avonduren. Inno-V zegt terecht dit wel goed door te spreken met de trambestuurders enz. De gemiddelde besparing kan verdisconteerd worden in de Dienstroosters van de bestuurders. Van belang is dat er een marge moet zijn dat de bestuurder voldoende eindpuntrust heeft. Het nadeel van het HTM systeem om uit te gaan om bij elke halte te stoppen zonder in- en uitstappers betekent dat de bestuurder nogal eens te veel op zijn rijtjidschema voor loopt en dan een seintje krijgt hij langzamer moet rijden.

INNO-V bepleit dit in goed overleg met de trambestuurders e.a. door te spreken. Immers zij voeren de dienstregeling uit. HTM kiest de "botte bijl" methode door de in hun ogen niet noodzakelijke halten op te heffen en te verwijderen. Effectief is het wel maar reizigers worden onnodig benadeeld. De door INNO-V bepleite tussenweg is zeker een aantrekkelijke optie. Tot op heden vernamen wij hier niets over van de politieke bestuurders. Graag een reactie hierop.

Ons verzoek is geef de INNO-V tussenoplossing een kans. Ook in dit model zal de tram sneller rijden.

UITWERKING ad C. Uitwerking voorbeeld 2 halten samenvoegen.

De halte Fahrenheitstraat met 980 in- en uitstappers in november 2019 is absoluut een drukke halte. (Deze is ingelegd op verzoek van bewoners uit de omgeving die destijds bij aanleg lijn 2 door sanering bus- en tramlijnen hun loopafstand van tot rond ca 500 m vergroot zagen worden.) Opheffing is hier geen vanzelfsprekende zaak. In dit geval verzoeken wij u 2 opties te laten bezien door de gemeente en HTM. Bedenk dat grotere loopafstanden en een relatief korte rit tot centrum/CS te lange wacht/looptijden vergen en dus een vervoersafstotend effect heeft.

De 1e optie is om de halte Valkenboslaan wat richting centrum op te schuiven en ter hoogte van de Voortuizenstraat aan te leggen. Dus niet te ver van de huidige halte Valkenboslaan maar wat psychologisch dicht bij de halte Fahrenheitstraat. Daarmee is meer garantie dat de reizigers van de Fahrenheitstraat niet verloren gaan maar toch rijtjidsbekorting plaatsvindt.

Optie 2. Deze halte voorziet in de verplaatsing van de halte Valkenboslaan die vanuit de Fahrenheitstraat richting Kraaijenstein terug te leggen **voor de kruising met deze laan en de Zuiderparklaan.** De huidige halte betekent voor de bewoners rondom de halte Fahrenheitstraat dat zij terug moeten wandelen van de halte Valkenbos via een complex en onoverzichtelijk kruispunt. m.a.w een flinke barriere als je terug wil lopen naar de Fahrenheitstraat. Deze teruglegging van de halte voornoemd wordt vaker toegepast. U herinnert zich project lijn 16 toen de halte Erasmusplein - ook een complexe kruising - over de kruising richting Wateringen werd gelegd en aldus de halte

Geysterenweg kon worden opgeheven. Ook op lijn 2 is dat gebeurt met de halte Thorbeckelaan die eerder is verplaatst over de kruising richting stad ter hoogte van de uitstaphalte lijn bij de snacktent van Vermolen. Onze OV adviseur deed deze optie aan de hand en is m.i. een niet verwaarloosbare verbetering.

Halte Nieuwendamlaan

Ook de goed gebruikte halte Nieuwendamlaan met ca 600 in- en uitstappers kent ook gebruikers van ouderen die in speciaal verzorgingshuis wonen maar wel soms beperkt mobiel zijn. Wij stellen voor de halte Thorbeckelaan met met ca 50 meter te verlengen zodat de loopafstand al wat korter wordt. Ook kan achter de verzorgingsinstelling op de hoek Oude Haagweg/Nieuwendamlaan een route via de parkeerplaats en door de bossage met een markering op de parkeerplaats en de bestaande looproute door een parkje (moet wel hekje tussen parkeerplaats en bosje) weggehaald ook een "kortsluitroute" naar de verlengde halte Thorbeckelaan gerealiseerd worden. De verlenging is sowieso nuttig omdat er bij storingen en omleidingen incidenteel randstadrail trams van de calamiteitsdriehoek gebruik maken en de opstelruimte voor en in de driehoek te beperkt is. Een langere halte is bevordert de doorstroming.

Tot slot de 2 halten Stuyvesantstraat en Copernicusplein.

De halte Stuyvesantstraat is echt ongeschikt voor m.n. ouderen en slecht ter been zijnde mensen. Toch is het gebruik door tram en bus met meer dan 600 in- en uitstappers relevant. Al heel lang is getracht de halte op te schuiven nabij station Laan van NOI ter hoogte van het Hertzbergerpand. De uitgang van het station loopt vooral richting Laan van Nieuw Oost indie. Deze nieuwe stationshalte vervangt dan de halte Stuyvesantstraat en in Voorburg nabij het station en het begin van de Van Wateringenlaan. Deze wens van Den Haag loopt al lang maar uitvoering is versloft. **Graag spoed achter dit project zetten.**

Ten slotte de halte Copernicusplein lijn 12 (bus 21 als overstaphalte vv) in- en uitstappers ca 650 per dag. November 2019 telling.

Deze halte ligt op de plek goed maar gegeven de complexe omgeving en de drukke Valkenboslaan is er te weinig ruimte om een goede halte te maken. De buurt voert op dit moment actie en heeft al vele honderden handtekeningen schriftelijk en digitaal ontvangen. Er is een advies/klankbordgroep opgericht waarin de verschillende partijen w.o. ambtelijk Den Haag en ook ondergetekende in participeert. Er zijn diverse varianten maar daar is nu nog niets over te zeggen. Ons verzoek is de uitkomsten van de advies en gemeente af te wachten. De start is voorzien in oktober 2022. Dit geldt trouwens ook voor het traject naar Duindorp dat ook rond deze maand start.

Voorts sturen wij deze brief aangepast met de andere halten naar de gemeente en raad van Rijswijk door. Idem aan de Bestuurscommissie MRDH die daarover op 28/9 een besluit neemt. Uw adviesleden vergaderen 's avonds dus dan is het DB besluit genomen. Wellicht dat U een signaal zendt dat het advies van de leden van de adviescommissie wel worden mee genomen in de afwegingen.

Met vriendelijke groet,

Platform OVHA