



Gemeente Den Haag
Aan de voorzitter en leden van de commissie Leefomgeving
Aan de wethouder van Energietransitie, Mobiliteit en Grondstoffen,
De heer A. Kapteijns

Den Haag, 29 maart 2024 per e-mail aan: commissieleefomgeving@denhaag.nl
En arien.kapteijns@denhaag.nl

Onderwerp: **Reactie + advies Rover op concept vervoerplannen 2025**
Kenmerk: R.DH/AvH/2403-VePIOV29

Geachte voorzitter en leden van de commissie Leefomgeving,
Geachte wethouder Kapteijns,

Met deze brief maakt Rover haar reactie + advies aan u kenbaar op de concept vervoerplannen 2025 van HTM en EBS. Verder delen wij u mee dat een brief met dezelfde strekking is gezonden aan het Metrocov en een afschrift van deze brief aan HTM.

Bij brief van 13 maart jl. heeft de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit (MRDH) aan o.m. de colleges van B&W van de 21 gemeenten en aan Metrocov kenbaar gemaakt voor het eerst sinds de coronaperiode te starten met de vervoerplanprocedure voor de dienstregeling 2025. MRDH hanteert daarbij de reguliere procedure en niet meer de OV & Corona-regeling met versnelde procedure.

De concept vervoerplannen zijn een praktische invulling van opdracht 3 uit de Strategische Agenda 2023- 2026 Actieve en collectieve vormen van mobiliteit stimuleren en opdracht 5. Versterken van het regionale mobiliteitsnetwerk.

In de aanbiedingsbrief heeft de BcVa enkele aandachtspunten benoemd die een relatie hebben met de concept-vervoerplannen. Voor de Haagse regio gaat het om:

1. De tot en met eind 2024 opgeheven tramhaltes in Den Haag en Rijswijk;
2. EBS: review/herijking van beide busconcessies;
3. Slimmere inzet van middelen, niet meer middelen.

Concept Vervoerplan HTM 2025

Rover heeft geconstateerd dat de frequenties van tram en bus worden opgeschaald. Blijkbaar heeft HTM met de maatregelen die HTM heeft ingezet (*een mooie CAO; veel aandacht voor de werkomstandigheden; verlagen van de werkdruk; intensivering van wervings- en opleidingscapaciteit*) voldoende rijdend personeel aangetrokken om de dienstregeling weer op te plussen en in ieder geval te voldoen aan de minimum eisen van de Kaderbrief OV 2017 MRDH.

HTM meldt met dit vervoerplan vol in te gaan zetten op het beïnvloeden van de mobiliteitstransformatie door een snel, betrouwbaar en kwalitatief **Hoogwaardig Openbaar Vervoersnetwerk** aan te bieden dat aansluit bij de groeiende behoeften van de Haagse regio. Door samenwerking en innovatie wordt volgens HTM een toekomst gecreëerd waarin openbaar vervoer een centrale rol speelt in duurzame en toegankelijke stedelijke mobiliteit. Rover is ingenomen met deze ambitie maar realiseert zich dat dit ook iets vraagt van de opdrachtgever MRDH van de concessie HTM rail + bus en van overheden zoals de gemeente Den Haag.

Rover spreekt de wens uit dat in dat opzicht de komende jaren stappen worden gezet in de voorbereiding tot besluitvorming inzake de ZuidWestlandcorridor Middendeel (Den Haag centrum – Den Haag Zuidwest) RIS314022. Zie ook Strategische Agenda 2023 – 2026 MRDH.

Rover is overwegend positief over de voorstellen van HTM in het concept vervoerplan 2025.

Flexibilisering dienstverlening

Een ontwikkeling die impact blijkt te hebben op vraag en aanbod is de verandering van reisgedrag die HTM heeft waargenomen na de coronapandemie. Het thuiswerken blijkt te zijn toegenomen en sommige dagen (maandag en vrijdag) zijn rustiger geworden in het OV en andere dagen (dinsdag en donderdag) blijken drukker te zijn geworden.

Rover begrijpt dat HTM op de verandering van het reisgedrag wil anticiperen met het project “flexibilisering van de dienstregeling”, om pilots voor te bereiden waarbij maatwerk wordt getest op haalbaarheid. Rover steunt in die zin de verlaging van frequenties (van 6 naar 7,5 minuut) op een hoogfrequente lijn op de vrijdagochtend. Belangrijke voorwaarde die Rover daaraan stelt is dat voldaan wordt aan de minimumfrequenties die zijn bepaald in de Kaderbrief OV 2017 van MRDH en dat de evaluatie van de pilot wordt gedeeld met de consumentenorganisaties zoals Rover.

Inzet bij bijzondere weersomstandigheden en grote werkzaamheden

Rover vindt het positief dat HTM de inzet bij zomerse en winterse omstandigheden in het concept vervoerplan 2025 heeft opgenomen.

Dat geldt ook voor het hoofdstuk grote mutanten (tijdelijke buitendienststelling) vanwege grote werkzaamheden.

Tijdelijk opgeheven tramhalten

Voor wat betreft de tijdelijk opgeheven tramhaltes hanteert Rover in zijn waardering de volgende criteria: fijnmazigheid in dicht bevolkte wijken; loopafstand naar aangrenzende en omliggende haltes; omgevingsfactoren; sociaal-maatschappelijke relevantie; nabijheid zorginstellingen etc. en dashboardcijfers 2019 van HTM. Daaruit volgt het volgende advies:

Tram 1	Ary van der Spuyweg: sluiten
Tram 2	Fahrenheitstraat: handhaven
Tram 2	Nieuwendamlaan: sluiten
Tram 2	Stuyvesantstraat: voorlopig handhaven
Tram 6	Aegonplein: sluiten
Tram 11	Boreelstraat: sluiten
Tram 12	Copernicusplein: handhaven en aanpassen

Zie de onderbouwing van het advies onderaan (bijlage) in deze brief.

Het nieuwe 30

Een belangrijk kwaliteitscriterium voor hoogwaardig OV is het bieden van snelle en gestrekte lijnen maar die ook de fijnmazigheid bedienen. Dat betekent dat het OV in de stad ook zoveel mogelijk snel zijn weg moet kunnen vervolgen. De maximum snelheid van 50km is daarbij een belangrijk criterium. Rover onderkent dat een maximum snelheid van 30km de verkeersveiligheid in belangrijke mate in de stad bevordert en de verkeersintensiviteit in de stad daartoe noodzaakt. Echter een lagere maximum snelheid kan ook leiden tot langere reistijden voor trams en bussen en de aantrekkelijkheid van het OV aantasten. Rover is er voorstander van om op de hoofdroutes van het OV de maximum snelheid van 50km aan te houden en ondersteunt het initiatief van HTM om samen met de gemeenten Den Haag, Delft, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg om de effecten te analyseren en afhankelijk van de uitkomsten te minimaliseren en waar nodig te compenseren met mitigerende maatregelen.

Wijzigingsvoorstellen Rail HTM

Maatregelen v.w.b. de Zomerdienst

De Strandexpress heeft een vitale functie in het massavervoer van strandgangers vanaf de stations HS en Den Haag Centraal naar Scheveningen.

Rover is positief over de inzet van de Strandexpress. Deze waardering geldt eveneens voor maatregel 3: extra ritten van tram 9 in de avond tijdens de zomerdienst en maatregel 4: verhoging frequentie op tram 1 van 4xp/u naar 5x p/u op de zaterdag tussen 11:00 en 18:00 uur tijdens de zomerdienstregeling.

Andere maatregelen wijzigingsvoorstellen rail

Maatregel 1: tram 34 en extra ritten tram 2 tijdens spits

Tram 34 vervult in de spits een belangrijke aanvulling op de trams 3 en 4 op het traject Lansingerland-Zoetermeer en De Savornin Lohmanplein. Bij een verdere reizigersgroei zal volgens Rover niet ontkomen kunnen worden aan gekoppeld rijden op tram 4 teneinde de drukte in tramtunnel op te kunnen vangen. Dat betekent dat beperkingen in de infrastructuur van tram 4 op maaiveldniveau, zoals het verlengen van tramperrons, moeten worden opgelost. In het bestuurlijk overleg OV NEXT van 23 november 2022 is aangekondigd dat het gekoppeld rijden op lijn 4 (RRL4) wordt onderzocht door een daartoe onderzochte bestuurlijke groep. De vraag rijst op welke termijn de resultaten van dat onderzoek te verwachten zijn, opdat in 2025 het gekoppeld rijden op tram 4 kan worden voorbereid.

Maatregel 5: spitstram 10 rijdt niet tijdens de schoolvakanties.

Spitstram 10 (Moerwijk – centrum Den Haag – Scheveningen Noord v.v.) heeft HTM in navolging van 2021 opnieuw geïntroduceerd in de dienstregeling 2024 d.d. 26-04-2023. Spitstram 10 ondersteunt de tramlijnen 1 en 16 op een druk deel (Moerwijk – World Forum/Scheveningseweg) tijdens de spits. Spitstram 10 rijdt volgens het concept vervoerplan 2025 vanaf de Scheveningseweg via de Jurriaan Kokstraat, de Badhuisweg en het Gevers Deynootplein + -straat naar het Noorderstrand (begin- en eindpunten trams 1 en 9). Volgens Rover is een ander en wellicht korter traject naar Scheveningen mogelijk, met minder inzet van tramvoertuigen. Omdat op spitstram 10 de GTL8 trams worden ingezet zou deze tramlijn vanaf de Scheveningseweg via het Statenkwartier (Eisenhowerlaan – Statenplein – Statenlaan v.v.) van/naar Scheveningen Haven/Strand (keerlus van tram 11) kunnen rijden. In ieder geval zolang de tramsporen op de Eisenhowerlaan nog niet worden vervangen. Rover adviseert om spitstram 10 via het Statenkwartier naar de keerlus van tram 11 (Scheveningen Haven/Boulevard) te laten rijden.

Frequenties trams 11 en 12

De frequenties van de tangentiële tramlijnen 11 en 12 zijn de laagste van het tramnet m.u.v. tram 19. Deze ontsluitende tramlijnen bedienen de dicht bevolkte wijken Schilderswijk, Transvaal en Regentes. In de daluren overdag rijden deze tramlijnen 5x p/u. Zolang de bezettingsgraad niet boven de 100% uitgaat vindt Rover dat voorlopig aanvaardbaar. Anders zal aan het begin van de middag (vanaf 13:00 uur) de frequenties moeten worden verhoogd naar 6x p/u.

In de zomerdienstregeling rijden deze tramlijnen (ma t/m vrij) tijdens de daluren overdag 4x p/u. Rover adviseert in de daluren de frequentie te verhogen van 4x p/u naar 5x p/u vanaf 12:00 uur, zodat beide tramlijnen tussen 12:00 en 18:00 uur 5x p/u rijden in plaats van 4x p/u.

Wijzigingsvoorstellen Bus HTM

Andere frequenties door introductie 18 meter bussen

Rover is ingenomen met de inzet van nieuwe E-bussen van 18 meter op de buslijnen 23, 24, 25 en 26 en begrijpt door het aanbieden van meer capaciteit de frequentie enigszins op deze lijnen kan worden verlaagd.

Dit reeds te meer aangezien de frequenties in de avonduren op alle buslijnen wordt verhoogd van 2x p/u naar 3x p/u en van de lijnen 24 en 25 naar 4x p/u. Rover vindt dit een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de bus in de avonduren en adviseert hierover positief.

Andere route bus 23 naar Kijkduin tijdens midjaardienst (maatregel 14)

In het voorstel van HTM wordt de route van bus 23 tijdens de midjaardienst in het weekend en tijdens de zomerdienst elke dag gestrekt via de Laan van Meerdervoort en Kijkduinsestraat naar Kijkduin.

Rover gaat er vanuit uit dat op het gestrekte deel van de Laan van Meerdervoort extra toegankelijke bushaltes moeten worden aangelegd. Er moeten dan kosten worden gemaakt terwijl deze bushaltes het grootste deel van het jaar niet in gebruik zijn. Immers dan rijdt bus 23 niet verder dan het Colijnplein.

Rover adviseert een andere route namelijk via de Savornin Lohmanlaan, de Balsemienlaan, de Muurbloemweg en de Michael Vrijenhoeklaan naar Kijkduin. Vanaf de Balsemienlaan v.v. kan bus 23 halteren bij de haltes van bus 24 naar Kijkduin v.v. Bovendien wordt de wijk Bohemen aan die kant goed bediend. Er zijn dan alleen extra bushaltes nodig op de Savornin Lohmanlaan nabij het de Savornin Lohmanplein. Aan de kant van Bohemen ligt daar al een opstelstrook voor de bussen van lijn 23 die m.u.v. de zomerperiode in gebruik is.

EBS: review/herijking van bus concessie Haaglanden Streek

De Haagse nieuwe wijk Vroondaal ligt in het concessiegebied van EBS Haaglanden Streek. EBS rijdt langs deze wijk (Nieuweweg en Monsterseweg) met 2 streeklijnen (B456 en B31) naar het Westland. Verder rijdt er geen OV door de wijk Vroondaal. Daardoor is deze wijk niet aangesloten op het OV.

Rover vindt dat deze nieuwe wijk moet worden ontsloten met vervoer en moet worden toebedeeld aan de concessie Haaglanden Stad (HTM) en dat HTM vervolgens het vervoer moet verzorgen.

In ieder geval zou kunnen worden gestart met een experiment kleinschalig vraagafhankelijk vervoer naar voorbeeld van de Haagse Hopper in Benoordenhout. Zo'n experiment op basis van de **Beleidslijn Maatwerkvervoer MRDH 2020 – 2025** (*Meer Maatwerk in Mobiliteit en Openbaar Vervoer*) is geen OV, valt als zodanig niet onder het concept vervoerplan 2025, maar is **wel** aanvullend op het OV.

Rover adviseert in overleg met partners (gemeente, MRDH, bewonersorganisatie(s), HTM) in Vroondaal te starten met de voorbereiding van een experiment "Vroondaal Hopper" analoog aan de Haagse Hopper in Benoordenhout. De "Vroondaal Hopper" zou het vraagafhankelijk vervoer kunnen verzorgen naar het OV knooppunt Arnold Spoelplein van randstadraailijn 3 en de buslijnen 26 en 31.

Wijzigingsvoorstellen Bus EBS

Groeiende lijn buslijn 37 (Den Haag Leyenburg – Delft)

In concept vervoerplan 2025 toont EBS aan dat de dynamische bezetting van lijn 37 een groeiende lijn heeft van 6,1 in 2019 naar 11,2 in 2023, en dat daarmee deze lijn een goede kandidaat is voor een verhoging van de frequentie. EBS denkt daarnaast deze groei verder te kunnen versterken omdat het verhogen van de frequentie op werkdagen van 2x naar 4x per uur theoretisch gezien één van de hoogste groeicijfers met zich mee brengt.

Gezien het voorgaande was het ook de bedoeling van EBS om de frequentie met ingang van dienstregeling 2025 te verhogen op werkdagen tussen 07:00 en 19:00 van 2x naar 4x per uur. Echter EBS maakt kenbaar dat zij dit voorstel een jaar door moet schuiven omdat de beschikbare groei in dienstregelingskilometers deze frequentieverhoging nog niet toelaat. EBS maakt de keuze om de groei van dienstregelingskilometers voor 2025 elders in het netwerk in te zetten om dat daar de knelpunten qua aanbod groter zijn dan op lijn 37.

Om in de toekomst de potentie van lijn 37 nog beter te benutten wil EBS in samenwerking met de gemeente Den Haag en de MRDH bezien hoe de doorstroming van de lijn binnen Den Haag Zuidwest kan worden verbeterd.

Rover is er voorstander van om nu al te bezien of de frequentie van lijn 37 op werkdagen voorlopig kan worden verhoogd van 2x p/u naar 3x p/u en in hoeverre de doorstroming van lijn 37 in Zuidwest kan worden verbeterd.

Met vriendelijke groet,
Het bestuur van Rover afdeling Den Haag en omstreken,
Arnold van der Heijden,
A van der Heijden
Voorzitter.

Website: <http://www.rover.nl>

E-mailadres: denhaag@rover.nl

Landelijk secretariaat: secretariaat@rover.nl

c.c.: Algemeen Directeur HTM, de heer J. Bierman

Bijlage

Argumenten handhaving en sluiting tijdelijk opgeheven halten.

1 Ary v.d. Spuyweg (t1) Instappers: 120 – doorgaande reizigers: 5.400

Halte kan vervallen

Argumenten: Halte ligt in het groen (Scheveningseweg) enigszins buiten de bebouwing van de Archipel. Halte is in de donkere ochtend- en avonden sociaal onveilig. Op loopafstand via de bebouwing (Riouwstraat) liggen de halten Bankplein van bus 22 en (via de Bonistraat en Burg. van Karnebeeklaan) de halte Vredespaleis van tram 1.

Gezien ook het lage aantal instappers (120) en het aantal doorgaande reizigers (5.400) komt Rover tot de afweging om deze halte **niet** te handhaven.

2 Nieuwendamlaan (t2) Instappers: 300 – doorgaande reizigers: 5.850

Halte kan vervallen

Argumenten: Halte ligt op circa 100m loopafstand van de halte Thorbeckelaan (t2). De halte Thorbeckelaan zou iets (circa 60m) kunnen worden verlengd richting Nieuwendamlaan waardoor de loopafstand korter wordt voor de bewoners van Florence. Aan de voorkant van de halte (vanaf Florence) zou dan ook een veilige oversteek (zebra met verkeerslicht) over de Loosduinsekade moeten worden aangelegd. Die afstand zou dan ook van/naar Florence door reizigers met een rollator afgelegd moeten kunnen worden. Dan kan de halte Nieuwendamlaan definitief vervallen.

3 Fahrenheitstraat (t2) Instappers: 490 – doorgaande reizigers: 8.400

Halte handhaven

Argumenten: Deze halte ligt in een dicht bevolkte en geconcentreerde wijk aan beide kanten met een parkeerdruk van meer dan 100%. Bovendien ligt de volgende halte: De La Reyweg, op de Loosduinsekade over de Paul Krugerlaan/Regentesselaan heen. De (loop)afstand tussen de halten Valkenboslaan en De La Reyweg is veel te groot voor deze dicht bevolkte wijk. De halte Fahrenheitstraat is nodig om de loopafstand te verkorten en meer reizigers in de tram te krijgen.

Tram 2 is een gestrekte en snelle route op een vrije baan. Mede gezien het aantal instappers (490) is ons advies om de halte Fahrenheitstraat te handhaven.

Deze halte zou in de nabije toekomst kunnen vervallen indien deze halte met de halte Valkenboslaan zou worden samengevoegd tot een nieuw aan te leggen halte in het midden op de Loosduinsekade van de beide halten. Maar voor nu dus, halte Fahrenheitstraat handhaven.

4 Stuyvesantstraat (t2) Instappers: 330 – doorgaande reizigers: 4.400 (Tevens halte B23)

Halte voorlopig handhaven.

Argumenten: Deze ontoegankelijke halte had feitelijk niet tijdelijk opgeheven mogen worden omdat de halte station Laan van NOI te ver en op een te grote loopafstand afligt. De toegang tot de huidige halte station Laan van NOI ligt op Voorburgs grondgebied ter hoogte van de Nicolaas Beetslaan. De halte station Laan van NOI moet feitelijk op Haags grondgebied voor de onderdoorgang van het spoorviaduct aangelegd worden (i.h.k.v. de nieuw stedelijke herinrichting van het stationsgebied Laan van NOI). Tot dan is ons advies de ontoegankelijke halte Stuyvesantstraat te handhaven, mede gelet op het aantal instappers (330).

5 Aegonplein (t6) Instappers: 160 – doorgaande reizigers: 4.450

Halte kan vervallen

Argumenten: Deze halte kan definitief vervallen omdat er geleide lijnen zijn aangelegd vanaf de halte Margarethaland (t6) naar de Bordewijklaan (adres van organisatie blinden en slechtzienden).

6 Boreelstraat (t11) Instappers: 110 – doorgaande reizigers: 2.550

Halte kan vervallen

Argumenten: Deze halte ligt op loopafstand van de halte Houtrustbrug (t11). Mede gelet op het lage aantal instappers (110) kan deze halte vervallen.

7 Copernicusplein (t12) Instappers 260 – doorgaande reizigers: 2.250

Halte handhaven en op termijn aanpassen aan lage vloertram

Argumenten: Deze halte ligt midden in de wijk Regentes/Valkenbos en bij de (overstap)halte op de Valkenboslaan van bus 21 (Vrederust via HaGa ziekenhuis en in de andere richting Scheveningen Noorderstrand via Statenkwartier (musea + winkelstraat).

Argumenten om deze halte te behouden en aan te passen op de brede lage vloertrams, dat m .i. ook verkeerstechnisch mogelijk is:

- De huidige halte Fahrenheitstraat in de Edisonstraat komt in het kader van programma INTHR te vervallen en wordt verplaatst naar de eilandhalte Laan van Meerdervoort/Fahrenheitstraat van tram 3, die aan beide zijden met 35m moet worden verlengd. Dat betekent dat de voorkant van de halte richting de Goudenregenstraat e.v. van de trams 3 en 12 komt te liggen vlakbij de Valkenboskade en op minder dan 200m van de gezamenlijke halte Goudenregenstraat. Die afstand ligt te ver af van het Copernicusplein (plek van de huidige tijdelijk opgeheven halte).
- Ook deze dicht bevolkte wijk heeft een parkeerdruk van meer dan 100%. Een optimaal bereikbaar OV moet het autobezit doen verminderen (Mobiliteitstransitie).
- Tram 12 is een tangentiële ontsluitende tramlijn die de wijken verbindt met de Haagse markt en het station Hollands Spoor. Deze tram hoeft het op de eerste plaats niet van snelheid te hebben maar van een optimale ontsluiting van de wijken Regentes/Valkenbos en Transvaal. De snelheid wordt bereikt op de vrije trambaan op het samenloopdeel tussen de Delftselaan en het station Hollands Spoor.