

Visie op OV

Rover Den Haag

Werkbespreking Leefomgeving 27-11-2024

Arnold v/d Heijden

>OV op weg naar 2030 – 2035 e.v.<



Wat willen reizigers en Rover

- Hoog frequente OV-verbindingen naar Toplocaties (Centrum, Stations, Scheveningen/Kijkduin, Musea, Internationale Zone etc.)
- Comfortabel en snel overstappen op HUB's
- Fijnmazigheid vooral in dicht bevolkte, veelal oude stadswijken + nieuwe gebieden. Norm loopafstand OV halte = 500 m.
- Betaalbaar OV. OV heeft een publieke functie waarvan een ieder gebruik moet kunnen maken ook minima (Tariefdifferentiatie)
- Sociaal veilig en toegankelijk OV
- Actuele (digitale) reisinformatie op de website + halten, ook ingeval van stremmingen en omleidingen
- Verder kijken dan de jaarlijkse vervoerplannen

Stedelijke Verdichting & Mobiliteit

Stedelijke verdichting (44.500 woningen + 39.000 arbeidsplaatsen) :

- Central Innovation District – Binckhorst (32.500 won. + 30.000 arbeidspl.)
- Ontwikkeling Centrum (550 won.) (Campusboulevard/Den Haag Centraal)
- Scheveningen (1.500 won. + 4.000 arbeidspl.)
- Den Haag Zuidwest (10.000 won. + 5.000 arbeidspl.)
- Genereert meer vervoersvraag en vervoercapaciteit in het Centrum (tramtunnel grote Marktstraat (TTGM), CID-Binckhorst, Scheveningen, Zuidwest, op samenloopdeel LVNOI-Leidschenveen van 3x RR-lijnen)
- Zonder HOV slibt de groeiende stad dicht, openbare ruimte is beperkt. Alle Stadsdelen + Centrum moeten ook bereikbaar blijven met de Bus.
- Ook vraagafhankelijk (OV)-maatwerkvervoer nodig in ruime laagbouwwijken met weinig vraag (vb. Clingendael, Vroondaal). Evaluatie beleidskader nodig.

Doorkijk naar 2030 - 2035

- Gekoppeld rijden Randstadraillijnen naar Zoetermeer nodig om de TTGM en het samenloopdeel LVNOI – Leidschenveen te ontlasten
- Gekoppeld rijden op RRL4, en op 2^{de} RR-Lijn: RRL3 of 2?
- T1 via Binckhorst of T15 of andere raillijn + Voorburgse Lijn?
- Gekoppeld rijden op Strandexpres T9 op zware vervoertak Den Haag Centraal – Madurodam – Scheveningen
- Doortrekken van T6 in Zuidwest naar Vrederust via Dedemsvaartweg
- Lijnennetstudie wenselijk (T1 – T6 – T9 – T11/12 – T15/16 – RRL3/T2); anticiperen op Schaalsprong OV / OV Next
- B25 Vrederust – Grote Markt opwaarderen naar HOV-lijn/R-net en doortrekken naar Den Haag Centraal via Veerkades. Kan al in 2030.

Doorkijk naar 2040 - Koningscorridor

- Scheveningen sneller bereikbaar maken met raillijnen:
 - Scheveningen Kurhaus via Koningscorridor (deels -1 niveau)
 - Scheveningen Haven via Koningscorridor – Telders tracé(-1 niveau) – World Forum
 - Zuiderstrand/Norfolk aansluiten op tramnet
- **Schaalsprong OV/OV Next moet oplossing bieden, uitdaging Out of The Box Denken - Stip op de Horizon!!**
- Scheveningen/Internationale Zone aansluiten op een metro- of lightrailverbinding (RRL) vanuit regio via KONINGSCORRIDOR
- Doortrekken E-Lijn naar Scheveningen Bad – RR-Halte Forepark krijgt een P+R?
- Voorburgse raillijn naar Scheveningen Haven met een doortrek vanaf Voorburg station langs A12 naar nieuwbouwlocatie Lansingerland/Zoetermeer (bouw 5.000 woningen)? En integreren in Haagse railnet naar voorbeeld RRL3 + RRL4

ZuidWestland corridor - Middendeel

- Doortrekken TTGM richting OV knooppunt Leyenburg t.b.v. RRL4 + een tweede RRL:
 - Tracé 's-Gravenzandelaan – Steynlaan – Dierenselaan/Escamplaan (-1 niveau = metroachtig traject)
 - Tracé 's-Gravenzandelaan tot Monstersestaat via trambaan lijn 11 naar Loosduinseweg/-kade e.v.
 - Tracé Lijnbaan – Loosduinseweg/-kade en 7-sprong (+1 niveau of maaiveld)
- Een tweede RRL(3 of 2) afhankelijk van verbinding met Kijkduin. RRL3 via doorgetrokken TTGM en Thorbeckelaan OF RRL2 via Loosduinen. Maar, HOV-tramverbinding op Laan van Meerdervoort moet blijven = zware vervoeras
- En 1x railverbinding over Loosduinseweg en –kade moet blijven vanwege verdichting langs deze route, indien voor een ander tracé (doortrek TTGM) dan Loosduinseweg/-kade wordt gekozen
- Na verlenging TTGM, Tram 6 uit de TTGM. Route via J. Hendrikstraat – Gravenstraat – Spui – Kalvermarkt – Resident – Tramplatform Den Haag Centraal (Verkenning T6 via Pr. Bernardviaduct)

ZuidWestland corridor – Zuidelijk deel

Besluit BcVa 15 december 2021: HOV-verkenning Voorkeursvariant Bus Rapid Transit (BRT) systeem o.b.v. HOV-verkenning Den Haag – Naaldwijk – Maassluis – Rotterdam, Witteveel + Bos d.d. 26 oktober 2021

- BRT-systeem verder te onderzoeken en uit te werken en de benodigde ingrepen voor een upgrade naar lightrail op termijn in opschaalbaarheid in het onderzoek mee te nemen
- Een verdiepend HOV-onderzoek naar de inpassing van een BRT-systeem in dit deel van de regio waarbij op langere termijn een lightrailsysteem mogelijk blijft (*bron: pva verdiepende verkenning HOV Den Haag – Maassluis d.d. 23 november 2022*)
- Vraag: BRT naast de huidige systemen in deze regio: IC – (City)sprinter – metro – Lightrail (RRL3 + 4) – tram – (HOV)-bus nodig/zinvol?
- Vraag: waarom investeren in BRT terwijl op langere termijn (na 2040) over wordt gegaan op lightrailsysteem? (grote woningbouwopgave en economische hightech bedrijvigheid / ontwikkeling Greenport Westland).
- **Lightrail heeft een permanent karakter en toekomstvaste uitstraling en draagt extra bij aan het genereren van zijn eigen vraag.**

Slot

Vragen?