



BIJLAGE C

Presentatie HTM bijeenkomst

De presentatie van de platformbijeenkomst over HTM ontwerprichtlijnen is hier terug te vinden.

VERKENNING OPENBAAR VERVOER BINCKHORST





1. OPENING & WELKOM

Aanwezigen



- Ruud Witte – HTM
- Hans van der Stok – HTM
- Marijke Poppelier – HTM
- Bert Swart – APPM
- Casper Prudhomme van Reine – APPM
- Ronald Bon – gemeente Rijswijk
- Don de Greef – gemeente Leidschendam-Voorburg
- Fred Koot – gemeente Den Haag

PROGRAMMA

Aanleiding bijeenkomst: meer inzicht verkrijgen in de ontwerprichtlijnen van de HTM

1. Toelichting rol HTM in MIRT-Verkenning
2. Inhoudelijke toelichting op ontwerpen in stedelijk gebied
3. Ruimte voor vragen
4. Afsluiting





2. TOELICHTING ROL HTM IN MIRT- VERKENNING

ROL HTM IN DE MIRT-VERKENNING



- De projectorganisatie laat (bestuurlijke) voorstellen uitwerken en onderzoeken uitvoeren door ingenieursbureaus of gemeentelijke diensten.
- HTM wordt gevraagd deze te toetsen. Die toetsresultaten worden door de projectorganisatie gezien als een belangrijk advies dat formeel via MRDH wordt ingediend.

ROL HTM PER MIRT-FASE | SPOOR

In geval van tram of lightrail als voorkeursvariant:

1. In Verkenning is HTM adviseur van MRDH
2. In Planuitwerking kan HTM gevraagd worden delen van het spoorontwerp uit te werken
3. In Realisatie is de rol van HTM een keuze van de Inkoopstrategie
4. Formele indienststellingsvergunning*
5. Beheer van de railinfrastructuur ligt volledig bij HTM

* MRDH is bevoegd gezag op basis van de wet lokaalspoor. De vergunning betreft een veilig te exploiteren spoorverbinding. Er mag pas met passagiers gereden worden nadat de inspectie voor leefomgeving en transport (ILT) een positief advies geeft. Bij een negatief advies moeten aanpassingen verricht worden. De minister kan de vergunning vernietigen.



ROL HTM PER MIRT-FASE | BUS

Ingeval van een HOV-bus als voorkeursvariant:

- HTM is in alle fasen adviseur van de MRDH en de betreffende gemeentes
- Beheer van de busbaan/weg ligt volledig bij de gemeente

In Den Haag wordt verkeersveiligheid getoetst in het Vooroverleg Verkeerszaken (VOV) en vormt geen bindend advies aan de colleges van B&W van de betreffende gemeenten.






3. INHOUDELIJKE TOELICHTING ONTWERPEN IN STEDELIJK GEBIED

RENDABEL OV-NETWERK

Vragen van Platformleden:

- 
- Hoe worden vervoerswaarden berekend / hoe creëert de HTM een rendabel OV-netwerk?
 - Hoe kijkt de HTM aan tegen de 'hoogwaardigheid' van een tracé dat samenloopt met het wegverkeer?
 - Hoe kan HTM de robuustheid van het netwerk garanderen als zij met het verkeer mee rijdt
 - Worden pandemie-effecten meegewogen in vervoerswaarden?

HTM visie

- Hoe denkt de HTM over de regionale doorkoppeling van DH CS, via de Binckhorst naar station Voorburg?
- Hoe denkt de HTM over de ontlasting van het Rijswijkseplein door een tracé via de Binckhorst richting de Haagweg?

Ontwikkelen van het netwerk

- **HTM denkt mee over de gewenste ontwikkeling van het OV-netwerk; Daarbij staat kwaliteit voor de huidige en toekomstige reizigers in het hele netwerk voorop**
- **In die rol heeft HTM ook meegewerkt aan de visie OV-Schaalsprong, waarin het OV-netwerk versterkt wordt om de groei van het aantal inwoners en daarmee meer OV-gebruikers op te vangen**
- **Binckhorst is een ontwikkellocatie met veel nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen, vrij centraal in het stedelijk gebied, dat een goede plek moet krijgen in het netwerk van OV-verbindingen in alle relevante richtingen**
- **Binckhorst ligt vrij centraal in het stedelijk gebied. Daarom moet een voorstel vanuit kwaliteit voor zowel bestemmingsreizigers als voor doorgaande reizigers beoordeeld worden**
- **Als doorgaande reizigers meerdere routes kunnen gebruiken, kan dat knelpunten als het Rijswijkseplein ontlasten**

Vervoerwaarden/exploitatie

- **Meerdere factoren spelen een rol bij de verwachtingen voor 2030 en 2040, de coronacrisis, parkeerbeleid, kosten van auto en OV, al of niet invoeren van Rekeningrijden, mobiliteitstransitie, etc.**
- **Vergelijken van de prestatie van verschillende alternatieven kan goed met het rekenmodel dat gebruikt wordt; Gevoeligheidsanalyses kunnen aantonen of resultaten consistent zijn**
- **Rijtijd en betrouwbaarheid van het OV zijn belangrijke factoren in de beoordeling van alternatieven;
een volledig vrije baan zonder kruisend verkeer is het mooiste, maar in de praktijk gaan we uit van een mengvorm waar dat nodig is**
- **Meerijden met autoverkeer heeft niet de voorkeur, maar is wel toepasbaar; de wegbeheerder heeft hetzelfde belang, nl. goede doorstroming van het (auto)verkeer**

LEEFBAARHEID



Vragen van Platformleden:

- Wat zijn de huidige criteria voor geluids- en trillingsoverlast ?
- Hoe wordt geluidsoverlast door bochten van het tracé verminderd?
- Kunnen er mitigerende maatregelen getroffen worden om overlast nog meer te beperken?
- Wordt de constructie van omliggende bebouwing onderzocht voordat er een tram wordt gerealiseerd?
- Kunnen de zwaardere trams wel door de nauwe straten (Pr. Mr. laan, Laan van Middenburg, Geestbrugweg bv.) rijden, rekening houdend met de regelgeving over trillingen en geluid?
- Mocht er een tracé over bestaand spoor de voorkeur krijgen, moet alles opnieuw gefundeerd worden?
- Mocht er een tracé over bestaand spoor de voorkeur krijgen, moet de bovenleiding dan aangepast worden?
- Worden er normaal gesproken maatregelen genomen tegen laagfrequent geluid van trams?
- Wordt er rekening gehouden met het DGMR-rapport?
- Hoe verhouden de kosten van het verleggen van bestaand spoor zich tot het aanleggen van nieuw spoor?

Leefbaarheid

- **Algemeen:**
 - HTM heeft ontwerpnormen die altijd worden voorgeschreven bij alle projecten
 - Daarnaast zijn er wettelijke eisen en algemene richtlijnen
 - HTM neemt pas in beheer wanneer voldaan is aan beide bovenstaande normen en eisen
- **De criteria voor geluid en trillingen zijn onderdeel van het besluit kwaliteit leefomgeving/omgevingswet**
- **De productie van geluid wordt daar waar aantoonbaar niet meer aan de criteria wordt voldaan, bijvoorbeeld door slijtage, worden maatregelen genomen om dat te verminderen**
- **Er wordt bij verbouw en nieuwbouw van de spoorweginfrastructuur, in opdracht van de projectorganisatie, altijd onderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk bureau**

Leefbaarheid

- Er wordt op representatieve locaties gemeten aan spoor en gebouw en op basis daarvan geëxtrapoleerd. Het is niet gebruikelijk om individuele gebouwen te onderzoeken
- Dat de nieuwe trams ook door smallere straten kunnen is in Den Haag voldoende duidelijk geworden. Onderzoek door DGMR wijst uit dat de productie van trillingen ruim binnen de normen blijft
- Investerings (bestaand aanpassen of nieuw aanleggen) zijn sterk afhankelijk van de impact op het wegprofiel. Het is niet zo dat verbouwen altijd duurder is dan nieuwbouw of andersom. Hangt er onder meer vanaf of het spooralignement moet schuiven. Wanneer dat noodzakelijk is, heeft dat ook gevolgen voor de bovenleiding

VEILIGHEID



Vragen van Platformleden:

- Is het überhaupt mogelijk om een tram door de bestaande straten te realiseren zonder de verkeersveiligheid te verslechteren?
- Wat zijn de richtlijnen voor het rijden van een tram door een schoolzone?

Veiligheid

- **Verkeersveiligheid is natuurlijk een belangrijk aspect bij de beoordeling van plannen**
- **Het is altijd mogelijk gebleken om de tram veilig door de stad te laten rijden. Soms is hiervoor een gewijzigde inrichting van het profiel noodzakelijk**
- **Wij rijden in het hele gebied van Haaglanden. Verkeersveilige inpassing van zowel tram als bus is goed mogelijk en ook uitgangspunt bij het ontwerp**
- **De wegbeheerder (gemeente) is verantwoordelijk voor de veilige inrichting van de weg**
- **De HTM trambestuurders en buschauffeurs zijn vakmensen die veiligheid zeer hoog in het vaandel hebben staan**



4. RUIMTE VOOR VRAGEN



5. AFSLUITING