



Barbarasteeg 2
2611 BM Delft
Bankrekening BNG 28.50.01.787,
t.n.v. de gemeente Delft.

Behandeld door
D.C.M. Binneveld
Telefoon 015 2602707
Fax 015 213 68 23
Email dbinneveld@delft.nl

Centrale nummers:
Telefoon 015 260 21 26
Fax 015 214 17 24
Internet www.gemeentedelft.info

Retouradres: Wijk- en Stadszaken, Postbus 340, 2600 AH Delft NL

Stadsgewest Haaglanden
Ontwikkelbureau Openbaar Vervoer
'Inspraakreactie dienstregeling 2004'
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Datum
22 april 2003
Ons kenmerk
03/013570
Uw brief van
27 maart 2003
Uw kenmerk
SH03.411
Bijlagen

Onderwerp
'Inspraakreactie dienstregeling 2004'

Geacht bestuur,

Per 27 maart jongstleden heeft u ons het "Ontwerp wijzigingsvoorstellen nieuwe dienstregeling 2004" toegezonden met de mogelijkheid hierop te reageren. Hierbij vind u onze reactie op de voorstellen.

Tramlijn 1

U stelt voor om de route van tramlijn 1 in Den Haag vanaf de Bierkade via de huidige route van tramlijn 8 te laten lopen. De tram rijdt dan langs het winkelhart van Den Haag, over de Scheveningseweg waarbij het eindpunt zoals in de huidige route eveneens het Noorderstrand in Scheveningen is. Het Centraal Station Den Haag wordt niet meer door lijn 1 aangedaan. Voor Delft zijn de effecten van deze wijziging niet groot. De haltes van de huidige route van lijn 1 tussen Bierkade en Noorderstrand blijven met lijn 9 bereikbaar. Wij kunnen dan ook instemmen met deze wijziging.

Lijn 128 en 132

Zoals bekend en in lijn met de OV wensen van Delft, gaat in de dienstregeling 2004 lijn 128 gebruik maken van de nieuwe busroute via de brug over de Gaag.

Lijn 132 blijft vooralsnog over de Hoornseweg rijden in plaats van over de Reinier de Graafweg en de brug over de Gaag zoals oorspronkelijk de bedoeling was, zodat den Hoorn per openbaar vervoer bereikbaar blijft. Als er in een later stadium een OV ontsluiting van Den Hoorn komt, die eventueel ook het VDD terrein aandoet via een brug over de Kikkert/Buitenwatersloot, kan lijn 132 alsnog via de Reinier de Graafweg en brug over de Gaag gaan rijden.

Dit zal t.z.t. nog dienen te worden besproken.

Retouradres: Wijk- en Stadszaken, Postbus 340, 2600 AH Delft NL

Stadsgewest Haaglanden
Ontwikkelbureau Openbaar Vervoer
'Inspraakreactie dienstregeling 2004'
Postbus 66
2501 CB Den Haag

Datum
22 april 2003
Ons kenmerk
03/013570
Uw brief van
27 maart 2003
Uw kenmerk
SH03.411
Bijlagen

Onderwerp
'Inspraakreactie dienstregeling 2004'

Geacht bestuur,

Per 27 maart jongstleden heeft u ons het "Ontwerp wijzigingsvoorstellen nieuwe dienstregeling 2004" toegezonden met de mogelijkheid hierop te reageren. Hierbij vind u onze reactie op de voorstellen.

Tramlijn 1

U stelt voor om de route van tramlijn 1 in Den Haag vanaf de Bierkade via de huidige route van tramlijn 8 te laten lopen. De tram rijdt dan langs het winkelhart van Den Haag, over de Scheveningseweg waarbij het eindpunt zoals in de huidige route eveneens het Noorderstrand in Scheveningen is. Het Centraal Station Den Haag wordt niet meer door lijn 1 aangedaan. Voor Delft zijn de effecten van deze wijziging niet groot. De haltes van de huidige route van lijn 1 tussen Bierkade en Noorderstrand blijven met lijn 9 bereikbaar. Wij kunnen dan ook instemmen met deze wijziging.

Lijn 128 en 132

Zoals bekend en in lijn met de OV wensen van Delft, gaat in de dienstregeling 2004 lijn 128 gebruik maken van de nieuwe busroute via de brug over de Gaag.

Lijn 132 blijft vooralsnog over de Hoornseweg rijden in plaats van over de Reinier de Graafweg en de brug over de Gaag zoals oorspronkelijk de bedoeling was, zodat den Hoorn per openbaar vervoer bereikbaar blijft. Als er in een later stadium een OV ontsluiting van Den Hoorn komt, die eventueel ook het VDD terrein aandoet via een brug over de Kikkert/Buitenwatersloot, kan lijn 132 alsnog via de Reinier de Graafweg en brug over de Gaag gaan rijden.

Dit zal t.z.t. nog dienen te worden besproken.

Datum
22 april 2003
Oms Kenmerk
03/013570

Lijn 129

Het aanpassen van de brug bij Calvé is later op gang gekomen dan oorspronkelijk gepland. Daardoor zal bus 129 waarschijnlijk niet voor medio 2004 over de nieuwe route kunnen rijden. Tot die tijd wordt de huidige route gehandhaafd. Zoals enige tijd geleden overeengekomen zal, wanneer de brug gereed is, de route van lijn 129 worden omgelegd van het Haantje en de Ruys de Beerenbrouckstraat via de Wateringseweg.

Wij benadrukken hierbij nogmaals dat deze routewijziging uitsluitend plaats kan vinden wanneer er compenserende maatregelen zijn genomen voor bediening van in elk geval de Ruys de Beerenbrouckstraat en eventueel het Haantje

Lijn 61

Wanneer de route van lijn 129 wordt omgelegd, kan lijn 61 eventueel de bediening van de Ruys de Beerenbrouckstraat overnemen.

Dit zal t.z.t. in overleg tussen Haaglanden, Connexxion en Gemeente Delft dienen te worden afgestemd.

Onder voorbehoud van bovenstaande punten, gaan wij akkoord met het voorstel dienstregeling 2004.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Delft,
namens dezen,
het hoofd van het vakteam Mobiliteit.

E.L.P.G. Bavelaar

WO mob 14/4

Gemeente Delft		
af. /	afd.: mob	
ovb. ja / nee	kopie: Comm	
KOPIE 31 MRT 2003		
afd.:	par.:	kopie:
afd.:	par.:	kopie:
eindparaaf:		dd.

Koninginnegracht 8
Postbus 66
2501 CB Den Haag
Telefoon 070 312 9100
Telefax 070 312 9011
E-mail informatie@haaglanden.nl
Internet www.haaglanden.nl

Postbank 3893131
Bank BNG 28.50.28.499.

contactpersoon	Ing. P. Dubbeling	uw kenmerk		datum	27 maart 2003
doorkiesnummer	070 7 501 503	ons kenmerk	SH03.411	bijlage(n)	
onderwerp	Dienstregeling 2004	projectnummer			

Geachte mevrouw, mijnheer,

Met ingang van 15 december 2003 wordt de dienstregeling 2004 van kracht. Wij hebben het genoegen u hierbij een nota aan te bieden met het ontwerp wijzigingsvoorstellen voor deze dienstregeling.

Deze voorstellen zijn gebaseerd op:

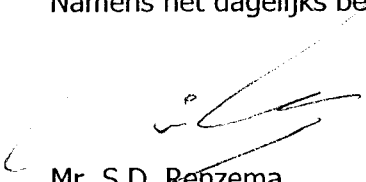
- reacties van de burgers van Haaglanden op een advertentie waarin werd gevraagd wensen kenbaar te maken ten aanzien van het openbaar vervoer in Haaglanden;
- een ambtelijke inventarisatie van de wensen bij de gemeenten;
- voorstellen en ideeën van de vervoerbedrijven;
- wensen en ideeën van het stadsgewest Haaglanden.

Na toetsing van deze wensen aan de in de bijgevoegde nota vermelde uitgangspunten en na overleg met vertegenwoordigers van het consumentenplatform en gemeenten zijn de nu voorliggende, door het stadsgewest Haaglanden geformuleerde, voorstellen tot stand gekomen.

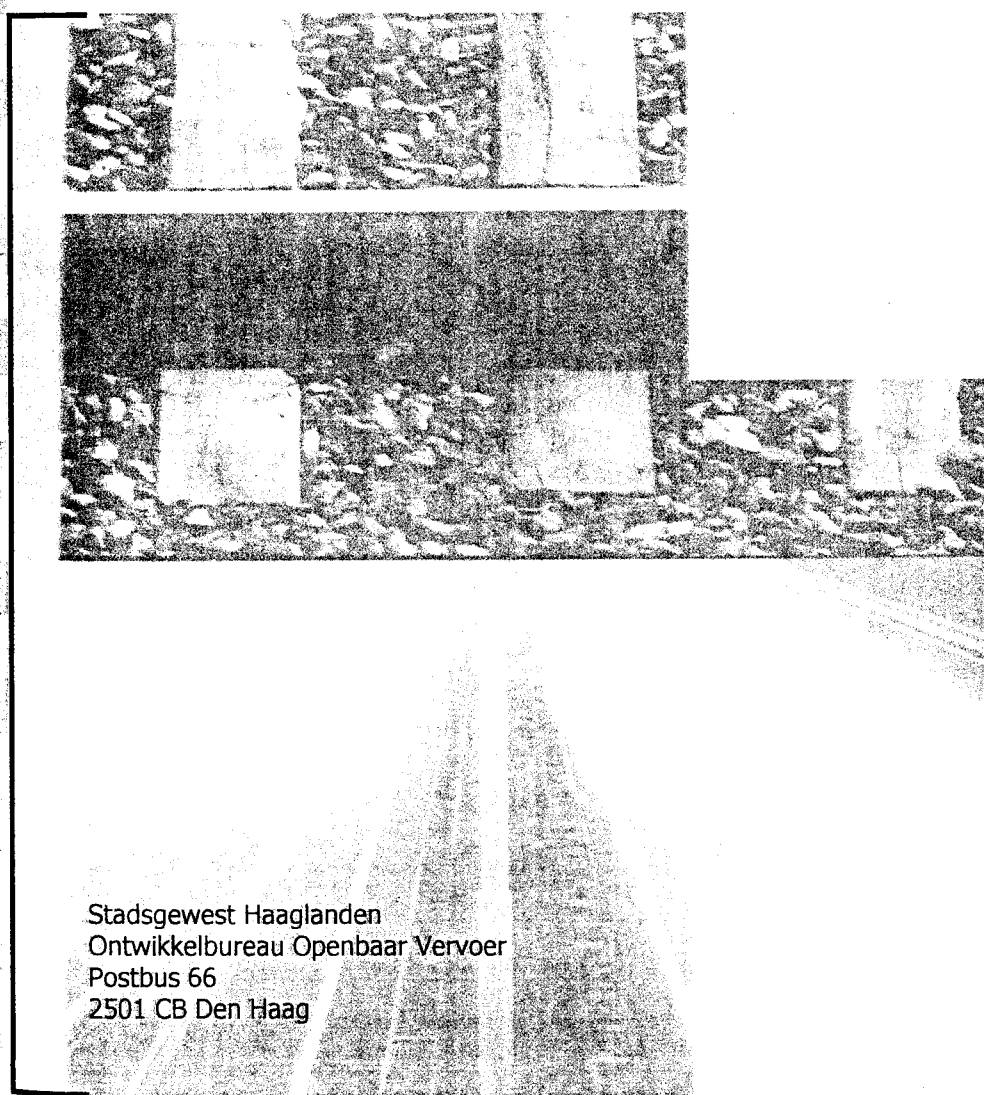
Om alle belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hierop te reageren zal de nota met wijzigingsvoorstellen van 29 maart t/m 25 april 2003 ter inzage liggen in het gemeentehuis van elke (deel-)gemeente binnen Haaglanden en op de verschillende stadsdeelkantoren van de gemeente Den Haag. Daarnaast is voor belangstellenden de nota op de site van Haaglanden (www.haaglanden.nl) geplaatst.

In de bijeenkomst van het dagelijks Bestuur van 25 juni 2003 worden de Voorstellen dienstregeling 2004 definitief vastgesteld. Aansluitend zal HTM en connexxion worden verzocht de dienstregeling 2004 conform deze voorstellen uit te werken.

Namens het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden,


Mr. S.D. Renzema
Directeur openbaar vervoer

Ontwerp wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004



Stadsgewest Haaglanden
Ontwikkelbureau Openbaar Vervoer
Postbus 66
2501 CB Den Haag

verkeer en vervoer

**Ontwerp
wijzigingsvoorstellen
dienstregeling 2004**

Voorwoord

In de onlangs in de inspraak gebrachte, nog niet door het algemeen bestuur vastgestelde, openbaar vervoernota "Meer en Beter Openbaar Vervoer" van het stadsgewest Haaglanden (verder te noemen de OV-nota) is een visie neergelegd op de wijze waarop voor de periode tot 2010 binnen Haaglanden invulling wordt gegeven aan het stads- en streekvervoer. De filosofie van de OV-nota is gestoeld op een aantal uitgangspunten: verbeteren van het openbaar vervoer voorzieningenniveau, het kwaliteitsbeleid, de reistijdverkorting en de efficiency. Uitvoering van het beleid van de OV-nota moet leiden tot een jaarlijkse groei van het aantal reizigers met 3%.

De jaarlijks vast te stellen dienstregeling is het instrument om het voorzieningenniveau vast te leggen en om van gedachten te wisselen over wijzigingen daarin. De dienstregeling 2004 is in wezen de eerste dienstregeling die geheel wordt voorbereid en opgesteld onder het gesternte van de vervoersfilosofie van de OV-nota. Deze dienstregeling is dan ook geheel in lijn met de OV-nota.

Er is echter een ontwikkeling die de planners van het openbaar vervoer parten dreigt te gaan spelen: de bezuinigingen door het rijk op de openbaar vervoersubsidies. De kosten van het rijden van trams en bussen worden slechts voor een deel (ca 35%) gedekt uit de inkomsten van kaartverkoop. Het grootste deel wordt bekostigd uit rijkssubsidies. Het Rijk heeft echter bezuinigingen aangekondigd die voor het stadsgewest Haaglanden kunnen oplopen tot €14 miljoen in 2006, hetgeen overeenkomt met ca. 12% van de rijksbijdrage. Door thans in te grijpen kunnen de bezuinigingen in de dienstregeling worden beperkt. Voor het dienstregelingjaar 2004 valt echter aan een reductie van het voorzieningenniveau ter grootte van netto € 4 miljoen niet te ontkomen.

U zult in deze 'Voorstellen voor de dienstregeling 2004' daarom een aantal verminderingen in het voorzieningenniveau aantreffen. Dit in tegenstelling tot de dienstregeling 2003, waarin nog sprake was van een uitbreiding van het voorzieningenniveau. De voorstellen tot het verlagen van het voorzieningenniveau zijn gebaseerd op de uitgangspunten van de OV-nota, waarbij gezocht is naar die maatregelen die het minst leiden tot reizigersverlies of nodeloos duperen van burgers. Overigens worden ook verbeteringen in het netwerk doorgevoerd: in de vinexwijken wordt het voorzieningenniveau verbeterd, in het tramnetwerk wordt het aanbod nauwkeuriger afgestemd op de vervoervraag waardoor op verschillende trajectdelen meer ritten wordt geboden dan in de huidige situatie. Dit alles leidt tot de verwachting dat het aantal reizigers in 2004, ondanks de bezuinigingen, toch nog met 2% zal stijgen.

De voorliggende notitie wordt van 29 maart tot 26 april voor een ieder ter inzage gelegd. In de bijeenkomst van het Dagelijks Bestuur op 25 juni kunnen de definitieve voorstellen voor de dienstregeling 2004, rekening houdend met de ontvangen reacties, worden vastgesteld.

Mr. drs. B.J. Bruins
Portefeuillehouder Verkeer & Vervoer
stadsgewest Haaglanden

1. Procedure

Voor de dienstregelingwijziging per 15 december 2003 is door het dagelijks bestuur van stadsgewest Haaglanden een procedure vastgesteld (zie 2) waarbij op diverse momenten plaats is voor inbreng en inspraak van burgers, wijkinstellingen en gemeenten.

In de voorbereiding voor de wijzigingsvoorstellen, zoals die nu ter inzage liggen, zijn de volgende stappen gezet:

- de inwoners van Haaglanden is gevraagd om mee te denken over de nieuwe dienstregeling. Hierop zijn ruim 30 reacties binnengekomen;
- bij de gemeenten is geïnventariseerd welke wensen daar leven;
- de vervoerbedrijven hebben gereageerd op de vraag om zelfstandig voorstellen in te dienen en om een aantal door Haaglanden aangedragen ideeën uit te werken;
- tevens is gebruik gemaakt van opmerkingen die zijn gekomen als reactie op de concept beleidsnota OV (augustus 2002).

Mede onder invloed van de bezuinigingen heeft stadsgewest Haaglanden zelf in overleg met de vervoerders ook een aantal referentievoorstellen ontwikkeld ter herstructurering van het tram- en busnet. Daarbij is waar mogelijk rekening gehouden met de ontvangen wensen van burgers en wijkinstellingen en gemeenten. De wensen en voorstellen zijn vervolgens getoetst aan de eerder vastgestelde beleidsuitgangspunten. De wensen die hieraan voldeden zijn voorzien van kosten en opbrengsten en gecheckt op uitvoerbaarheid. Het geheel heeft geleid tot de in deze nota opgenomen voorstellen voor wijziging van de dienstregelingen van HTM en connexxion zoals Haaglanden zich voorneemt per 15 december 2003 te gaan doorvoeren.

Vanaf 29 maart 2003 liggen de wijzigingsvoorstellen ondermeer ter inzage op het kantoor van elke (deel)gemeente en stadsdeelkantoor binnen Haaglanden. Alle belanghebbenden kunnen tot 26 april 2003 hierop schriftelijk reageren. Voor de betrokken gemeenten en de leden van het Consumentenplatform geldt een reactietermijn tot uiterlijk 16 mei 2003. Reacties kunnen worden gezonden aan:

Stadsgewest Haaglanden
Ontwikkelbureau Openbaar Vervoer
Postbus 66
2501 CB Den Haag
onder vermelding van 'Inspraakreactie dienstregeling 2004'.

Conform de vastgestelde procedure worden de ingekomen reacties gewogen en in een advies aan de commissie van Verkeer, Vervoer en Economische zaken verwerkt. In de bijeenkomst van deze commissie op 11 juni 2003 bestaat nog de mogelijkheid om de reactie desgewenst nader toe te lichten. Het dagelijks bestuur van het stadsgewest Haaglanden zal in haar vergadering van 25 juni 2003 de definitieve "Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004" vaststellen.

In december wordt de dienstregeling door HTM en connexxion vastgesteld, overigens nadat vervoerders de conceptdienstregeling aan het Consumentenplatform en Haaglanden ter toetsing aan het genomen besluit hebben voorgelegd en deze door hen van advies zijn voorzien. Nadat de dienstregeling is vastgesteld kan eventueel bij de vervoerders een bezwaar worden ingediend; mocht de reactie van de vervoerder daartoe aanleiding geven kan het bezwaar desgewenst worden voorgelegd aan de Geschillencommissie voor het Openbaar Vervoer.

2. Procedure wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004

Begindatum	Einddatum	Actie
01-09-02	15-12-02	OBH initieert - op basis van een concept procedure en concept uitgangspunten – de inventarisatie van wensen voor de dienstregeling 2004 van de vervoerbedrijven (in overleg), gemeenten in Haaglanden (ambtelijk overleg/ACC) en individuele burgers en instellingen (via <u>advertentie medio nov. – medio dec. '02</u> ; inzenders van reacties ontvangen een bevestiging van ontvangst en krijgen voor 15-03-03 het Ontwerp toegezonden); leden van het ACC en Consumentenplatform ontvangen z.s.m. een samenvatting van de ontvangen reacties.
01-09-02	15-12-02	De procedure en uitgangspunten dienstregeling 2004 worden om advies voorgelegd en besproken in het consumentenplatform (05-11), ACC (06-11), VVEZ (06-11) en poho (20-11) en worden tenslotte vastgesteld door het DB (11-12).
15-12-02	15-01-03	OBH stelt 'Voorontwerp wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004' op inclusief de eventuele infrastructurele consequenties.
15-01-03	12-02-03	Het 'Voorontwerp wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004' wordt door vervoerders uitgewerkt en voorzien van een raming van kosten en opbrengsten per voorstel, incl. een advies omtrent de haalbaarheid en/of uitvoerbaarheid van dat voorstel.
12-02-03	12-03-03	Afweging van de uitgewerkte voorstellen door OBH, uitmondend in het 'Ontwerp wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004'. Wordt 12/3 in WO besproken en 26/3 door DB vrijgegeven voor inspraak.
29-03-03	26-04-03	<u>Inspraakprocedure</u> over het 'Ontwerp wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004'. Dit Ontwerp wordt aan de inzenders van 'wensen' toegezonden en zal gedurende 4 weken tenminste op elk gemeentehuis en stadsdeelkantoor in Haaglanden ter inzage liggen. De inspraaktermijn voor burgers/wijkinstellingen geldt tot uiterlijk 26 april 2003.
29-03-03	16-05-03	Leden van het ACC en Consumentenplatform ontvangen z.s.m. een samenvatting van de ontvangen inspraakreacties. Gemeenten bereiden bestuurlijke inspraakreactie voor; het Consumentenplatform adviseert over het 'Ontwerp wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004'. De reacties van gemeenten en het Cons.Plattf. moeten uiterlijk 16 mei binnen zijn.
06-05-03	28-05-03	OBH becommentarieert de ontvangen Inspraakreacties en –adviezen en stelt een aanvullend advies op tbv. behandeling in ACC (03-06), poho (04-06), CP (11-06), VVEZ (11-06).
03-06-03	17-06-03	Vorbereiding vast te stellen 'Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004' door DB, rekening houdend met de reacties van de behandeling in ACC, PoHo en VVEZ en het eindadvies van het Consumentenplatform.
DB 25 juni 2003		het DB stelt de 'Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004' vast.
26-06-03	12-07-03	Iedere burger of instelling die heeft gereageerd in het kader van de inspraakprocedure dienstregeling 2004 ontvangt een exemplaar van de vastgestelde 'Wijzigingsvoorstellen dienstregeling 2004', voorzien van een overzicht van mutaties ten opzichte van het ter inzage gelegde Ontwerp; hiertegen is geen Beroep of Bezwaar mogelijk.
26-06-03	12-07-03	Verzoek aan vervoerders om de dienstregeling 2004 voor te bereiden met inbegrip van de door het DB vastgestelde Wijzigingsvoorstellen.
najaar 2003: na ontvangst van concept- dienstregeling HTM en cxxn		Toets door OBH van de 'Concept dienstregeling 2004' aan de door het DB vastgestelde Wijzigingsvoorstellen. De vervoerder vraagt advies aan het Consumentenplatform over de concept dienstregeling. OBH ontvangt een afschrift van dat advies.
uiterlijk	01-12-03	Vervoerders stellen de <u>Dienstregeling 2004</u> vast.
15-12-03		Dienstregeling 2004 wordt van kracht.

3. Beleid concept OV nota

Richtinggevend voor het beleid is de concept beleidsnota Openbaar Vervoer "Op weg naar 2010" (augustus 2002, hierna genoemd de OV-nota), met als centraal doel een jaarlijkse groei van het aantal reizigers met 3% én een kwalitatieve verbetering van het openbaar vervoer.

In hoofdstuk 3.1 van de OV-nota zijn uitgangspunten voor de inrichting van het lijnennet weergegeven. Kort samengevat komen deze neer op de volgende elementen:

- Het aanbod openbaar vervoer moet gerelateerd zijn aan de vraag naar openbaar vervoer; op weg naar een kostendekking van 41% in 2010;
- Voor zoveel mogelijk inwoners van Haaglanden moeten snelle, zo mogelijk rechtstreekse, verbindingen naar het centrum van Den Haag worden geboden;
- Lijnen aan beide kanten van het centrum worden aan elkaar gekoppeld mits de bezetting aan weerszijden van het centrum vergelijkbaar is;
- Voor het tramnet wordt ernaar gestreefd om te komen tot een bedieningsniveau van minimaal 10 minutendiensten overdag en kwartierdiensten op avond/zondag;
- Het hebben van parallelverbindingen van lijnen die elkaar verzwakken moet worden vermeden;
- Voor een goed OV-voorzieningsniveau is het gewenst om te komen tot een goed evenwicht tussen reistijd, rijnsnelheid, de gemiddelde onderlinge halteafstand en de loopafstand naar de haltes;
- Er wordt een fijnmazig OV-netwerk nagestreefd. Tram en bus vullen elkaar aan, zowel in de functie voor de bereikbaarheid als in de functie voor het sociale verkeer.

4. Financieel kader

Uitgangspunt bij het opstellen van de OV-nota was het rijksbeleid, zoals dat tot medio 2002 gold met een redelijk stabiel beeld over te verwachten rijksbijdragen. Om dit rijksbeleid over de bijdragen tot en met 2010 te bevestigen hebben Haaglanden en de Minister van Verkeer & Waterstaat een Meerjarenovereenkomst gesloten. In het najaar van 2002 werd echter al duidelijk dat het rijk fors moest bezuinigen; voor Haaglanden loopt deze bezuiniging op tot € 14 mio per jaar in 2006. De hoop dat dit onder een nieuw kabinet ongedaan gemaakt zal worden is niet groot.

Wij verwachten dat de reductie van de Rijksbijdrage als volgt zal gaan verlopen:

2002: € 121 mio

2003: € 118 mio

2004: € 112 mio

2005: € 109 mio

2006: € 107 mio

Daarnaast is er landelijk vanaf 2005 2% beschikbaar voor groei.

Tot nu toe is Haaglanden er in geslaagd op andere wijze dan in de dienstregeling invulling te geven aan die bezuinigingen door:

- aanscherping van de contracten met de huidige vervoerders HTM en connexxion
- verlaging van de exploitatiekosten door het doorvoeren van doorstromingsmaatregelen ten gunste van het openbaar vervoer.

Het voorzieningenniveau is tot nog toe gespaard gebleven. In 2003 is een aantal uitbreidingen in de dienstregeling ingevoerd - ondermeer een verdubbeling van de frequentie op HTM-lijn 33 gedurende de gehele dag en op diverse cxxnlijnen gedurende de spitsuren - omdat de aankondiging van de bezuinigingen op een moment kwam dat het proces van voorbereiding voor de dienstregeling 2003 al rond was.

Maar nu valt niet meer aan een reductie van het OV-voorzieningenniveau te ontkomen, waarbij een structurele taakstelling ter grootte van € 4 mio (van de ca. € 14 mio) ten laste van de dienstregeling van het openbaar vervoer is geformuleerd. Om ook nog de geplande uitbreiding van het tramnet naar Wateringseveld mogelijk te maken zal de structurele besparing tenminste € 5 mio moeten bedragen.

5. Confrontatie financieel kader met uitgangspunten OV nota

Strikte toepassing van de uitgangspunten voor het lijnennet uit de OV nota laat zien dat er in de structuur van het tramlijnennet nog mogelijkheden zijn voor aanpassingen die weinig reizigers kosten. Dit betreft vooral het anders aan elkaar koppelen van tramlijnen en het schrappen van (partiële) parallelverbindingen in het tramnet.

Waar dit het geval is heeft deze structurele aanpak verre de voorkeur boven de bekende schaafmethode, waarbij de dienstregeling van alle lijnen een beetje wordt aangepast. Die methode zou bovendien een te groot risico opleveren voor daling van het aantal reizigers. Zowel vanuit reizigersbelang, maar ook vanuit financieel belang moet het resultaat van alle ingrepen zodanig zijn, dat de groei-doelstelling zo min mogelijk behoeft te worden bijgesteld. Wij verwachten dat ondanks de voorgestelde maatregelen toch nog een groei van ca. 2% wordt bereikt.

6. Randvoorwaarde: beschikbare infrastructuur

Tijdens de jaardienstregeling van 2004 moet rekening gehouden worden met de volgende ontwikkelingen in de traminfrastructuur:

- De tramtunnel in de Grote Marktstraat (TTGM) zal in oktober 2004 opgeleverd worden. Het is wenselijk dat de tunnel direct in gebruik wordt genomen door die tramlijnen die bij de ingebruikname van RandstadRail in 2006 ook in het railnet van RandstadRail passen;
- Om lijn 3 door de TTGM te kunnen laten rijden zal de kruising Laan van Meerdervoort – Waldeck Pyrmontkade – Kon. Emmakade moeten worden voorzien van nieuwe railbogen (richting Stadhouderslaan, respectievelijk richting Zoutmanstraat) en moeten haltes worden aangelegd c.q. verplaatst. Het wordt dan mogelijk om de tramroutes Zoutmanstraat en Waldeck Pyrmontkade te verwisselen;
- De planning is dat medio 2004 de gewenste railinfrastructuur op een deel van de Loevesteinlaan tussen de Erasmusweg en de Melis Stokelaan voor de doortrekking van lijn 9 gereed komt. Door de nieuwe structuur van het tramnet (zie verder) ligt een doortrekking van lijn 16 naar het Wateringse Veld en Essellanden meer voor de hand;
- Bij de start van de werkzaamheden voor RandstadRail vervalt als één van de eerste maatregelen de keerlus op het tramplatform CS Hoog, mogelijk al in het voorjaar van 2004: dit heeft aldus een direct gevolg voor de huidige daar kerende lijnen 3, 9 en 15.

- Verder is het wenselijk om voor de geplande werkzaamheden aan de perrons voor RandstadRail niet meer dan twee tramsporen en –perrons op Den Haag CS Hoog in gebruik te hebben. In overleg met Den Haag en HTM wordt nog gezocht naar een geschikt alternatief op maaiveld.

Voor het (autoverkeer en) busnet zijn de volgende infrastructurele werken van belang:

- ingebruikname nieuwe brug over de Gaag en een nieuwe busbaan in het verlengde van de Reinier de Graafweg in Den Hoorn en Delft;
- ingebruikname nieuwe brug en wegvoorzieningen op de Wateringseweg nabij Calvé
- ingebruikname van een belangrijk deel van de Norah (Sijtwendetunnel) tussen de A4 en de gemeente Leidschendam-Voorburg

Deze zaken vormen mede de achtergrond van waaruit bepaalde voorstellen zijn ontwikkeld.

7. Verminderen van parallelverbindingen en zwakke lijnen

Het huidige tramnet kent qua bezetting grote verschillen tussen de diverse lijndelen. De kosten per lijndeel verschillen niet veel van elkaar, omdat per gekoppeld lijndeel dezelfde (hoogste) frequentie moet worden geboden.

Daarmee komen we bij het eerste wijzigingsvoorstel:

- lijn 10 wordt teruggebracht tot een spitslijn (alleen op werkdagen) die van Voorburg via Rijswijkseweg en Schedeldoekshaven naar CS rijdt en vervolgens via Lange Vijverberg, Parkstraat en de Scheveningseweg (als de huidige lijn 17) naar het NCG en het Statenkwartier rijdt;
- de route van lijn 15 wordt verlegd van de Oudemansstraat naar de Rijswijkseweg; doordat beide lijnen nu elk een eigen route en functie hebben wordt de effectiviteit van zowel lijn 15 als lijn 1 verhoogd;
- de route van lijn 17 wordt vanaf CS richting Statenkwartier verlegd naar de route Gravenstraat, Zoutmanstraat (huidige lijn 3) en Stadhouderslaan (huidige lijn 10);
- de route van lijn 3 richting CS wordt vanaf de Laan van Meerdervoort verlegd naar de route Waldeck Pyrmontkade – Prinsegracht – Grote Marktstraat; zodra de tramtunnel Grote Marktstraat gereed is gaat lijn 3 door de tunnel rijden.

Op deze manier zijn twee parallelverbindingen (richting Voorburg, resp. richting Statenkwartier) opgeheven; verder wordt de zwaarste piek van lijn 3 (Zoutmanstraat) wat afgevlakt en wordt de route van deze lijn alvast gereed gemaakt voor het rijden door de tunnel Grote Marktstraat naar CS Hoog, later voor de koppeling aan de Zoetermeerlijn (RandstadRail).

Het railtraject van lijn 10 op de Mariannelaan wordt buiten de spits verlaten. Lijn 10 heeft hier weinig reizigers; reizigers hebben het alternatief van de 8 à 10 minutendienst van buslijn 23. Verder is lijn 26 tussen station Voorburg en station HS een alternatief. Overigens is het wenselijk dat Station Voorburg in de spits wel bediend wordt en dat er een opening blijft naar een uiteindelijke doortrekking van een Haagse tramlijn via de Binckhorst naar Station Voorburg.

Met dit voorstel voor lijn 17 houdt het Statenkwartier zijn rechtstreekse verbinding met CS én met het centrum. Voor reizigers met bestemming Parkstraat/ Alexanderstraat of de omgeving van het NCG is er spitslijn 10. Buiten de spits kan gebruik gemaakt worden van de reguliere buslijnen 4 en 22; lijn 8 wordt in frequentie verhoogd tot een reguliere 10 minuten dienst overdag en een kwartierdienst avond/zondag.

Het effect op de reizigers is, gelet op de verwevenheid van de voorstellen, lastig in te schatten. Sommige bestaande vervoerrelaties worden geconfronteerd met een overstap, voor andere relaties ontstaan juist rechtstreekse reismogelijkheden zonder overstap. Wij verwachten dat er als gevolg van deze maatregelen per saldo een licht verlies zal zijn.

8. Lijnen evenwichtiger koppelen: 1, 8, 9 en 12, 16, 15.

Uit analyse is gebleken dat de reizigersaantallen op de lijnen 8/9 en op 1/1k goed op elkaar aansluiten. Dit geldt evenzeer voor de huidige lijnen 1 uit Delft tot HS en lijn 8 van HS naar Scheveningen. Door lijndelen van gelijke zwaarte aan elkaar te koppelen wordt in beide gevallen een betere dienstregeling verkregen.

Het voorstel is om tussen Vrederust en Scheveningen (via Koninginnegracht) alleen lijn 9 te laten rijden. In plaats van twee eindigende lijnen 1K en 9 nabij station CS rijdt de verbeterde lijn 9 vanaf Vrederust altijd langs HS en CS door naar Scheveningen.

Lijn 1 uit Delft blijft naar Scheveningen doorrijden, maar neemt daarbij vanaf station HS de route van de huidige lijn 8 via het centrum en de Scheveningseweg naar het Noorderstrand over. Door het voorstel voor de lijnen 1 en 9 komt het lijnnummer 8 te vervallen.

Een andere wijziging betreft de huidige koppeling van de lijn 12 en 16. Lijn 12 vervoert met 30.000 reizigers tweemaal zoveel reizigers als lijn 16, die om die reden in een hogere frequentie rijdt dan strikt genomen nodig zou zijn. Lijn 12 rijdt vanwege de zeer hoge maximale bezetting op het trajectdeel tussen het Valkenboskwartier en station HS in een hogere dan de basisfrequentie. Na het HS daalt de bezetting van de lijn sterk; op het gedeelte tussen HS en CS is er bovendien een alternatief door de lijnen 9, 16 en 17. Daarom wordt voorgesteld lijn 12 te ontkoppelen van lijn 16. Lijn 12 zal dan, net als lijn 11, een begin- en eindpunt krijgen nabij station HS; lijn 16 krijgt een basis (10'/15') dienstregeling.

Lijn 16 heeft, net als lijn 15, feitelijk een eindpunt nabij station CS. Vanwege het vervallen van de keerlus op station CS Hoog en het (nog) ontbreken van een geschikt alternatief op maaiveldniveau worden beide lijndelen aan elkaar gekoppeld, ongeveer vergelijkbaar met de huidige combinatie 12/16. De route door het centrum wordt (16=) Hofweg – Lange Vijverberg – Rijnstraat/CS – Schedeldoekshaven – Spui (=15) vice versa.

Ook bij dit voorstel zal per saldo het reizigersverlies gering zijn, gelet op de aanwezige alternatieven. Met name de vorming van de nieuwe lijn 9 zal voor veel reizigers zal deze wijziging een absolute verbetering zijn door de bediening van de beide stations HS en CS. Deze wijziging draagt zeker bij aan het realiseren van de groei doelstelling.

9. Aanpassen vraag en aanbod: middagfrequenties en spitsfrequenties

HTM hanteert een inzetnormering waarbij gemiddeld in de spits de bezetting in de tram niet meer is dan 125 passagiers en in de daluren 100. Dit klinkt logisch, maar het leidt ertoe dat soms een groot deel van de middag, met name op de lijnen 8/9 en 3 op de hele lijn relatief hoge frequenties worden gereden vanwege een relatief korte piekbezetting als gevolg van

het scholierenvervoer op slechts een klein deel van de lijn. Dit is wat ons betreft een onbedoeld effect van die normering. In de voorstellen voor het aantal ritten wordt uitgegaan van het hanteren van de spitsnorm.

Wat de spits betreft is het aantal ritten soms geënt op het topje van de markt en op een paar haltes die het deel van het jaar druk gebruikt worden. De kosten van een dergelijk inzetbeleid zijn erg hoog, want voor die zekerheid wordt meestal toch een te hoge frequentie op de gehele lijn geboden. Bij het samenstellen van de dienstregeling zal HTM worden gevraagd de basisfrequentie iets strakker op te zetten, maar door waar nodig in te spelen op de noodzaak van extra versterking boven de reguliere dienstregeling.

10. Maatregelen in de loop van 2004

De planning is dat in het najaar van 2004 de tunnel Grote Marktstraat gereed is voor gebruik door het tramverkeer. Met deze structuur van het lijnennet kan de tunnel direct door 3 lijnen gebruikt worden, namelijk de lijnen 2, 3 en 6.

Op dat moment ontstaat er meer capaciteit op het kruispunt Spui/Grote Marktstraat en zou de route over de Kalvermarkt kunnen worden bediend door bijvoorbeeld de combilijn 15/16; deze lijnen zullen immers – bij een CS-keervoorziening op maaiveld – ieder afzonderlijk ook in die situatie de halte Kalvermarkt aandoen.

Mogelijk dat in de loop van 2004 de keerlus op het CS, waar lijn 3 gebruik van maakt, al wordt afgebroken. Vanaf dat moment zal lijn 3 moeten doorrijden naar het keerpunt bij de Laan van NOI en zal een frequentie-afstemming met lijn 2 moeten worden gepleegd; lijnen 2 en 3 rijden dan immers van het Westeinde tot station Laan van NOI op hetzelfde traject.

11. Samenvatting wijzigingsvoorstellen tramnet per lijn

Lijn 1 Delft – HS – centrum - Scheveningen

Neemt de route van lijn 8 op het deeltraject station HS – Spui – Hartlijn - Scheveningseweg - Scheveningen Noorderstrand over; de route via de Koninginnegracht wordt door lijn 9 nieuw overgenomen.

Lijn 2 Kraayenstein – Leidschendam

Ongewijzigd, gaat in oktober 2004 door de tunnel Grote Marktstraat rijden.

Lijn 3 Loosduinen – station CS – station Laan van NOI

De route van lijn 3 wordt vanaf de Laan van Meerdervoort gewijzigd in: W. Pyramontkade – Prinsegracht – Grote Marktstraat – station CS (– Ternoot – station LvNOI); gaat in oktober 2004 door de tunnel Grote Marktstraat rijden en wordt later (medio 2006) omgezet in RandstadRail richting Zoetermeer v.v.

Lijn 6 De Uithof – CS - Leidschendam

Ongewijzigd, gaat in oktober 2004 door de tunnel Grote Marktstraat rijden en wordt later (medio 2006) omgezet in RandstadRail richting Zoetermeer v.v.

Lijn 8: Vrederust – centrum - Scheveningen

Wordt geïntegreerd in lijn 9 nieuw voor het trajectdeel Vrederust – station HS en in lijn 1 nieuw voor het trajectdeel station HS – Scheveningseweg - Scheveningen.

Lijn 9 Vrederust – HS – centrum - CS - Scheveningen

Wordt een verbeterde lijn met een gestrekte lijnvoering (Vrederust –HS– Schedeldoekshaven –CS – Koninginnegracht – Scheveningen Noorderstrand) en een éénduidige dienstregeling (integratie van de dienstregelingen 8/9 en 1/1K tot één dienstregeling van lijn 9 nieuw).

Lijn 10: spitslijn Voorburg – CS – Statenkwartier

Lijn 10 wordt een spitslijn voor de werkdagen; buiten deze periode wordt de functie van lijn 10 overgenomen door andere tram- en buslijnen. Voor de tak Voorburg is dat buslijn 26 (HS – Binckhorst - Voorburg) en de overstapverbinding tussen buslijn 23 op de tramlijnen 1 en 15 (Pr.Mariannelaan en Rijswijkseweg). Voor de tak Statenkwartier is dat lijn 17 voor het deeltraject Centrum – Zoutmansstraat – Stadhouderslaan – Statenkwartier.

Spitslijn lijn 10 rijdt de route Voorburg – Rijswijkseweg – Spui – Schedeldoekshaven – CS – Lange Vijverberg – Parkstraat – Scheveningseweg – Congresgebouw – Statenkwartier.

Lijn 11: Scheveningen Haven – station HS

Het is aan HTM om te bezien of door de vrijkomende trams het Hannover-materieel weer kan of moet worden vervangen door de gebruikelijke GTL-8 voertuigen. Verder ongewijzigd.

Lijn 12: Duindorp – station HS:

Wordt losgekoppeld van lijn 16 en krijgt een begin-/eindpunt in de keerlus van station HS.

Lijn 15/16 Nootdorp – station CS – Centrum – station HS – Moerwijk:

Gelet op het gelijkwaardige karakter van de eindigende lijnen 15 en 16 (afgekoppeld van lijn 12) en gelet op het verdwijnen van de keerlus CS Hoog wordt voorgesteld om deze lijnen via de route Spui – Hofweg – Lange Vijverberg – station CS – Schedeldoekshaven – Spui vv. met elkaar te verbinden. Lijn 15 rijdt via de Rijswijkseweg naar de Haagweg en neemt aldus een deel van de route van de vervallen lijn 10 over. In de loop van 2004 kan lijn 16 worden verlengd naar het Wateringse Veld en het nieuwe begin-/eindpunt Essellanden.

Lijn 17: Wateringse Veld – station HS – station CS – Zoutmanstraat – Statenkwartier

Lijn 17 krijgt vanaf station CS richting het Statenkwartier een andere route: via Lange Vijverberg - Buitenhof – Zoutmanstraat – Stadhouderslaan en verder. Tussen de stations HS en CS neemt lijn 17 de route van lijn 12 via Weteringplein en Lekstraat over; het vervallen van de halte Bierkade wordt voor lijn 17 ruimschoots gecompenseerd door de centrumroute via station CS, Lange Vijverberg en het Buitenhof. Tegelijk met de verlenging van lijn 16 in de richting van Wateringen wordt lijn 17 omgelegd naar het nieuwe begin-/eindpunt Essellanden nabij de Dorpskade, gemeente Wateringen.

12. Voorstel busnet HTM

12.1 Cluster lijnen 5, 18, 22, 28 en 29: Benoordenhout

Vanuit structureel oogpunt is de situatie in het Benoordenhout nog niet bevredigend. Lijn 22 is een zwakke lijn, maar wel met een kwartierdienst. Lijn 5 kent een beperkte dienstregeling, vanwege de zeer geringe vraag. Lijn 18 zou beter weer tot het vroegere eindpunt op de Laan van Clingendael kunnen worden ingekort. De dienstregeling en route van spitslijn 28 en 29 is niet optimaal. In overleg met betrokkenen wordt nu voorgesteld de lijnvoering sterk te vereenvoudigen en de dienstregeling voor de bewoners rond lijn 5 te verbeteren.

De lijnen 5 en 22 gaan in elkaar op: de functie van lijn 5 wordt overgenomen door lijn 22 waarvan de route wordt verlegd van het Bankplein e.o. naar de route van lijn 5. Aangezien

lijn 22 meer ritten biedt dan lijn 5 wordt een betere bediening van het Benoordenhout verkregen, en vervalt de noodzaak van het instandhouden van de indertijd verlengde lijn 18 tot het eindpunt Duinzigt. Lijn 18 wordt ingekort tot het voormalige eindpunt op de Laan van Clingendael. De route van lijn 28 wordt verlegd van de Ruychrocklaan– Van Hogenhoucklaan naar de Van Alkemadelaan. Lijn 29 gaat op in de gewijzigde lijnvoering en dienstregeling van lijn 22.

12.2 Route lijn 18 in Rijswijk Steenvoorde

De route van lijn 18 wordt gewijzigd. Op verzoek van bewoners vanuit de omgeving Van Mooklaan en nadrukkelijk ondersteund door de gemeente Rijswijk wordt de route van lijn 18 als volgt: De Schilp – Schaapweg – Mgr. Bekkerslaan – Van Mooklaan – weth. Brederodelaan – pr. Beatrixlaan – S.W. Churchillaan (halte In de Bogaard) – gen. Eisenhowerplein (halte station Rijswijk en overstaphalte op andere tram/buslijnen) – S.W. Churchillaan – Huis te Landelaan en verder v.v. De omgeving pr. Marijkesingel/ pr. Margrietsingel wordt bediend door een routeverlegging van lijn 33 (zie hierna) en door buslijnen in de directe omgeving. De Klaroenstraat en omgeving blijft bediend door lijn 23. Voor de nieuwe route moet in en door de gemeente Rijswijk wel een aantal infrastructurele aanpassingen worden uitgevoerd.

12.3 Frequentie en route lijn 33

Met ingang van dienstregeling 2003 is, in het kader van ons beleid om nieuwbouwlocaties in een zo vroeg mogelijk stadium van goed openbaar vervoer te voorzien, de frequentie van lijn 33 verdubbeld van een halfuurdienst tot een kwartierdienst overdag (en van een uurdienst tot een halfuurdienst avond/zondag). De bezetting op deze lijn blijft echter ver achter bij de verwachtingen. Mede gelet op de bezuinigingstaakstelling voor 2004 wordt voorgesteld om de dienstregeling terug te brengen tot een halfuurdienst gedurende de gehele week. De route in Rijswijk Steenvoorde wijzigt: lijn 33 neemt op de route tussen de S.W. Churchillaan en de Schaapweg de route via de pr. Margrietsingel en pr. Marijkesingel over van lijn 18.

12.4 Overige opmerkingen busnet HTM op lijnniveau

Zowel uit de inventarisatieronde als uit overige ontwikkelingen zijn meerdere wensen ten aanzien van het busnet van HTM geformuleerd. Een aantal van deze (fijnregeling dienstregeling, aansluitingen, etc.) kan worden meegenomen bij de nadere uitwerking van de definitieve dienstregeling 2004. Andere ontvangen wensen omtrent de lijnvoering zijn voor een verkenning van de mogelijkheden nader bezien, maar moeten om vervoerkundige en/of financiële redenen worden afgewezen of konden door voortschrijdend overleg nog niet volledig worden uitgewerkt.

- Lijn 4: in overleg met de gemeente Den Haag en HTM wordt voor het Statenkwartier bezien of de route van lijn 4 zou moeten worden verlegd naar de pres. Kennedylaan;
- Lijn 4, 23 en 26 (en connexxion lijn 129): in overleg met de gemeente Den Haag en HTM wordt voor Kijkduin Deltaplein gewerkt aan een geschikte oplossing voor een adequaat eindpunt voor deze lijnen;
- Lijn 20: op verzoek van Haaglanden (namens bedrijven langs de Schenkstrook en nabij station Mariahoeve) is door HTM een voorstel uitgewerkt voor een verlenging van lijn 20 voor het deeltraject tussen station Laan van NOI en het Aegonplein. Gelet op de te verwachten zeer lage kostendeckingsgraad wordt voorgesteld dit voorstel verder niet in behandeling te nemen;

- Lijn 22: de route van lijn 22 nieuw (zie voorstel onder punt 7.1) is gedacht over de Carel van Bylandtlaan v.v. In verband met de werkzaamheden aldaar zal lijn 22 gedurende geruime tijd een omleidingsroute moeten ondergaan via de Raamweg – Wassenaarseweg – Oostduinlaan v.v.. Verder moeten haltelocaties (waaronder de compensatiehalte voor Bankaplein) en verkeerslichtenbeïnvloeding worden aangepast aan de nieuwe situatie;
- Lijn 22 en 23: voor het gedeelte tussen Duinzigt en Scheveningen Noorderstrand, resp. Duindorp is bezien of de efficiency van lijnvoering en dienstregeling verder kon worden verbeterd. Voor dit moment wordt voorgesteld om voor deze trajectdelen voor de dienstregeling 2004 geen nader uitgewerkt voorstel te presenteren;
- Lijn 28: voor lijn 28 dienen de verkeerslichten van de kruising Van Alkemadelaan – (oude) Waalsdorperweg te worden aangepast aan de te wijzigen lijnvoering van lijn 28;

13. Voorstellen busnet Connexxion

13.1 Lijn 39

Voorgesteld wordt om lijn 39 gedurende de avonduren en op zondag op het deeltraject Leidschendam – Voorschoten te laten vervallen. Tegelijk wordt – eveneens gedurende de avonduren en op zondag - de frequentie op het lokale trajectdeel tussen station Voorburg en de Robert Fleury Stichting verlaagd tot een uurdienst.

Het 'administratieve eindpunt' in Voorschoten worden ingekort tot Voorschoten Centrum, opdat connexxion in overleg met de concessieverlener aldaar (provincie Zuid-Holland) kan bezien of een doorkoppeling aan een lijn richting Leiden/Leiderdorp mogelijk is.

13.2 OV-bediening Vinexlocaties Leidschenveen en Oosterheem

Dankzij de ingebruikname van de tunnel Sijtwende als onderdeel van de Norah en gelet op de groei van het aantal reizigers op lijn 42 worden de volgende maatregelen ter verbetering van het voorzieningenniveau in Leidschenveen voorgesteld:

- De groeiende lijn 42 verzorgt vooruitlopend op de komst van RandstadRail de relatie tussen Leidschenveen en Den Haag CS en, in omgekeerde richting, de relatie tussen station CS en het Forepark. Op dit deel van de route wordt de frequentie in de spitsen verhoogd tot een 10' dienst;
- Er wordt er een nieuwe spitssneldienst lijn 40 geïntroduceerd die via de Sijtwende-tunnel Leidschenveen met Leidschendam verbindt, en in omgekeerde richting Leidschendam met het Forepark en Leidschenveen (ochtend 15', middag 30'-dienst);
- Lijn 47 (kleinbus) wordt verlengd naar Zoetermeer Centrum West; in Zoetermeer vervalt het deel Centrum West - station Zoetermeer; in Leidschendam wordt de frequentie verlaagd van een kwartierdienst tot een halfuurdienst;
- Lijn 76 wordt in Zoetermeer Oosterheem een stukje verlengd. De route van de lijn groeit aldus mee met de voortgang van de infrastructuur en bouwontwikkeling in deze Vinexlocatie.

13.3 Aanpassingen i.v.m. gereedkomen infrastructuur

Lijn 128 gaat gebruik maken van de nieuwe, betere, busroute in Den Hoorn en Delft, via een nieuwe brug over de Gaag en (het verlengde van) de Reinier de Graafweg. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Schipluiden blijft lijn 132 op de route langs Den Hoorn rijden: lijn

132 rijdt dan via de Rijksstraatweg – Hoornseweg - Westlandseweg rechtstreeks naar station Delft. Medio 2004 wordt de route van lijn 129 in Delft verlegd van 't Haantje en de Ruys de Beerenbrouckstraat naar de voor busverkeer geschikt gemaakte route via de Wateringseweg en de nieuwe brug nabij Calvé, waardoor tussen Delft en Rijswijk Plaspoelpolder via een meer gestrekte route wordt gereden.

Gelet op de onzekerheid omtrent het moment van oplevering van de nieuwe infrastructuur en de eventuele compenserende maatregelen op de te verlaten routes wordt voor beide ontwikkelingen voor 2004 nog geen rekening gehouden met een vermindering van de exploitatiekosten.

13.4 Lijnen 123 en 130

Het is de bedoeling om de Westlandbussen 123, 126, 135 en 136 in 2006 op RandstadRail te laten aantakken waardoor een snelle aansluitende voorziening richting het centrum en station CS kan worden geboden. De huidige doorstroming in de Haagse binnenstad laat echter te wensen over. Voorgesteld wordt om lijn 123 en tegelijk lijn 130 vanaf ziekenhuis Westeinde niet meer door te laten rijden via het centrum naar station CS, maar om deze lijnen vanaf dit punt aan elkaar te koppelen. Lijn 123 krijgt aldus een nieuw begin/eindpunt nabij station Rijswijk; lijn 123 vervangt de functie van lijn 130 tot Rijswijk. Gedurende de avonduren en op zondag rijdt lijn 123 tot het begin/eindpunt nabij ziekenhuis Leyenburg. Connexxion onderzoekt nog de mogelijke consequenties van dit voorstel voor de businfrastructuur, waaronder een keerroute nabij ziekenhuis Leyenburg, een halte richting Monster nabij ziekenhuis Westeinde en een begin/eindpunt nabij het gen. Eisenhowerplein.

13.5 Overige opmerkingen busnet connexxion op lijnniveau

Uit de inventarisatieronde en overige ontwikkelingen zijn ook voor de connexxionlijnen meerdere wensen ten aanzien van het busnet geformuleerd. Een aantal van deze kan worden meegenomen bij de nadere uitwerking van de definitieve dienstregeling 2004. Andere ontvangen wensen omtrent de lijnvoering zijn voor een verkenning van de mogelijkheden nader bezien. Zij moeten om vervoerkundige en/of financiële redenen worden afgewezen of kunnen door voortschrijdend overleg nog niet volledig worden uitgewerkt:

- Lijn 60 en 62: in overleg met de gemeente Pijnacker-Nootdorp en connexxion wordt gezocht naar een eindpuntoplossing voor de beginnende en eindigende lijnen nabij winkelcentrum Nootdorp; aangehouden;
- Lijn 61: in overleg met de gemeente Delft en connexxion wordt nader bezien of lijn 61 een rol zou kunnen of moeten vervullen voor de bediening van de Ruys de Beerenbrouckstraat op het moment dat lijn 129, door de ingebruikname van de Calvéverbinding, deze route gaat verlaten; aangehouden;
- Lijn 122: in overleg met de gemeente Wateringen en connexxion wordt bezien of de route van deze lijn in het bedrijventerrein Zwethove en Wateringse Veld kan worden verbeterd; aangehouden.

Bijlagen:

kaartbeeld voorstel lijnen 1 en 9

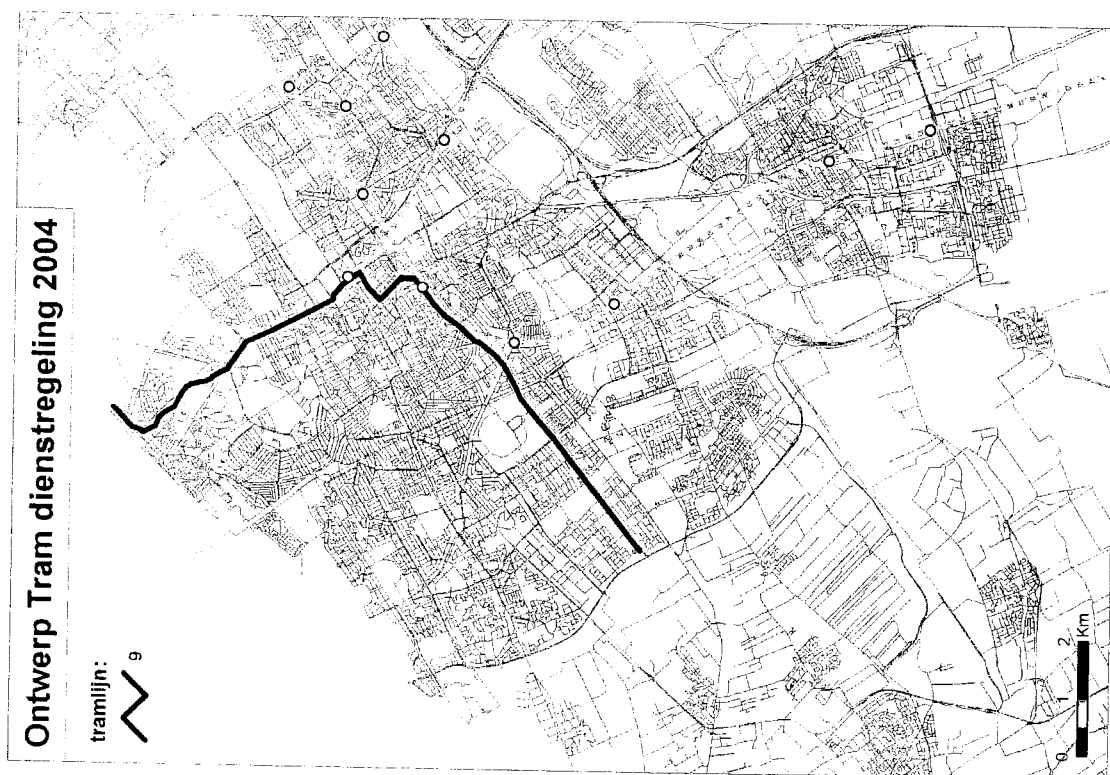
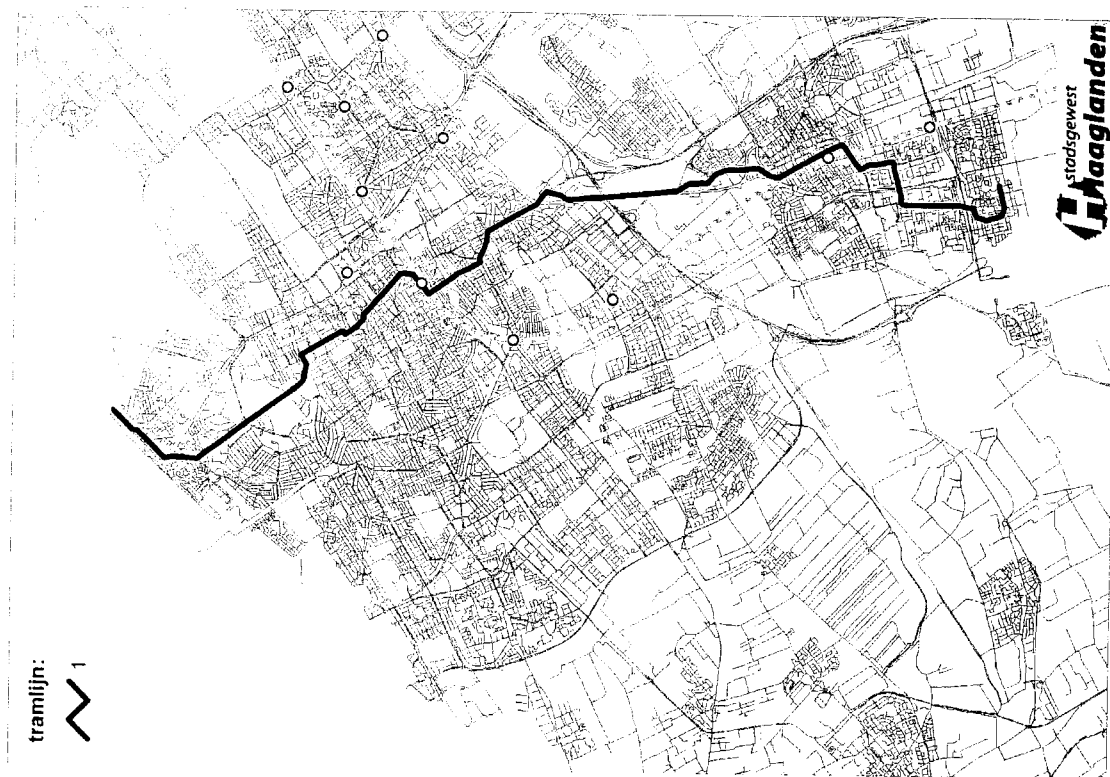
kaartbeeld voorstel lijnen 3, 10 spits en 12

kaartbeeld voorstel lijnen 15/16 en 17

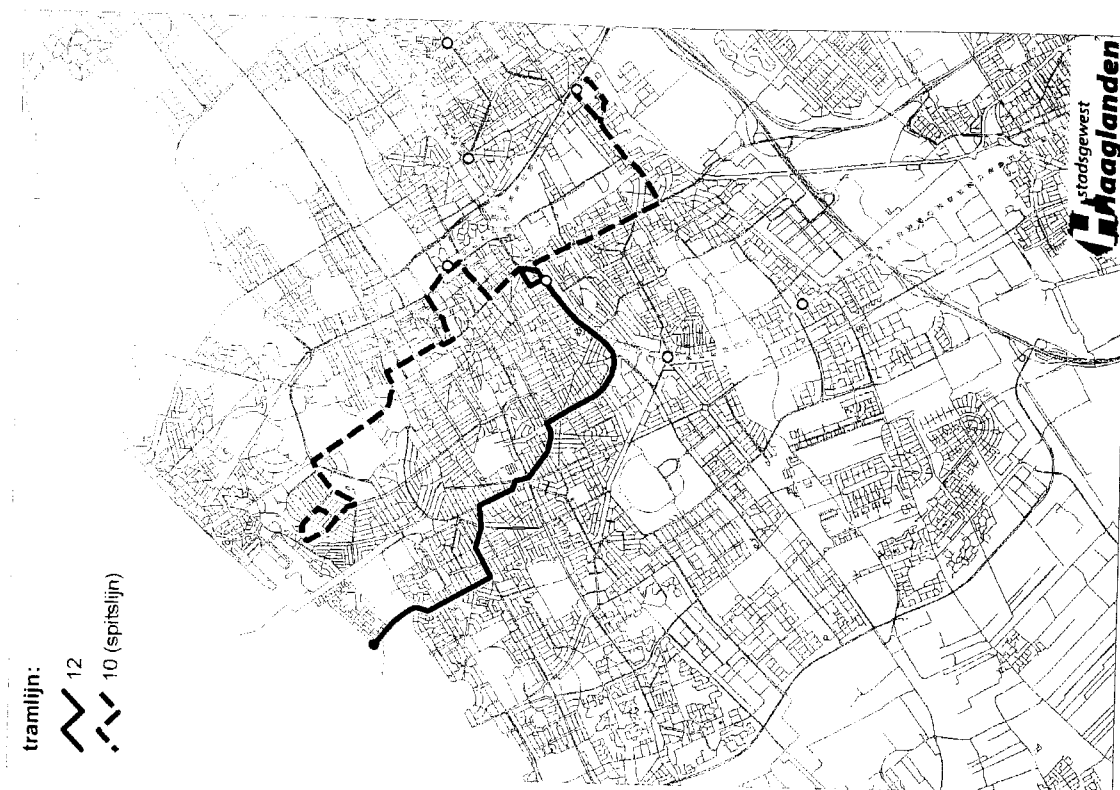
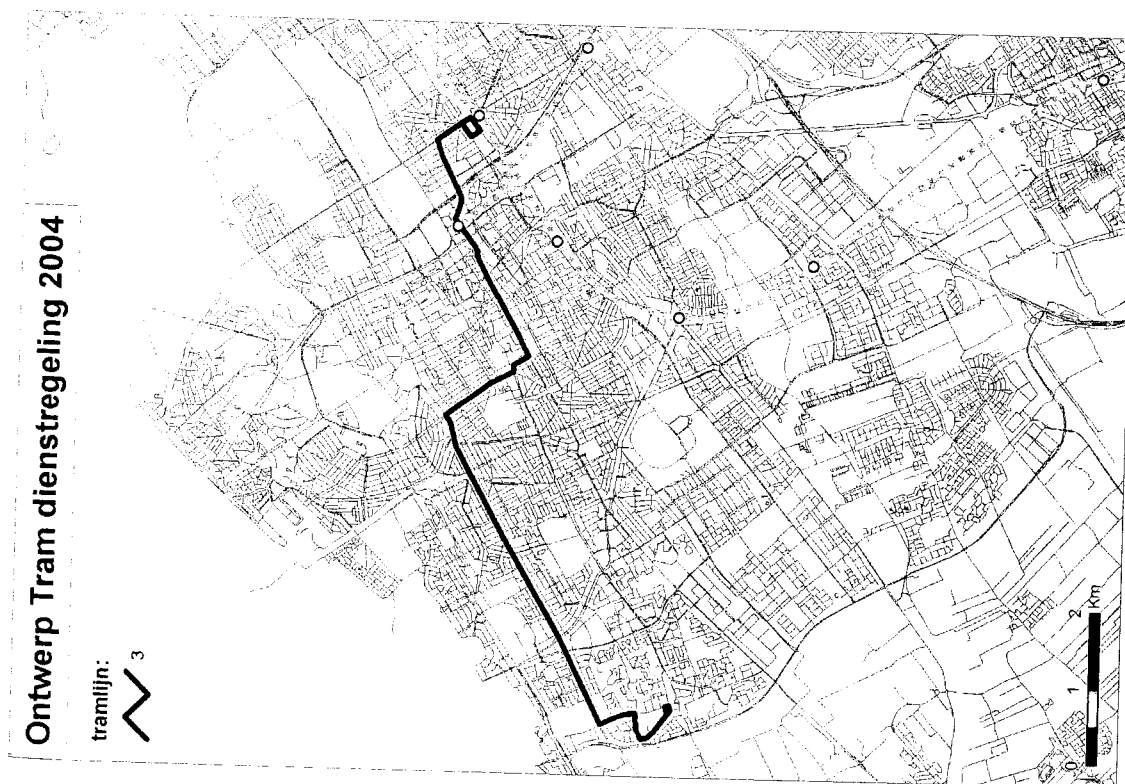
kaartbeeld voorstel HTM Benoordenhout en connexxion Leidschenveen e.o.

kaartbeeld voorstel lijn 123 Den Haag/Rijswijk, lijn 18 Rijswijk en lijnen 128/132/129 Delft

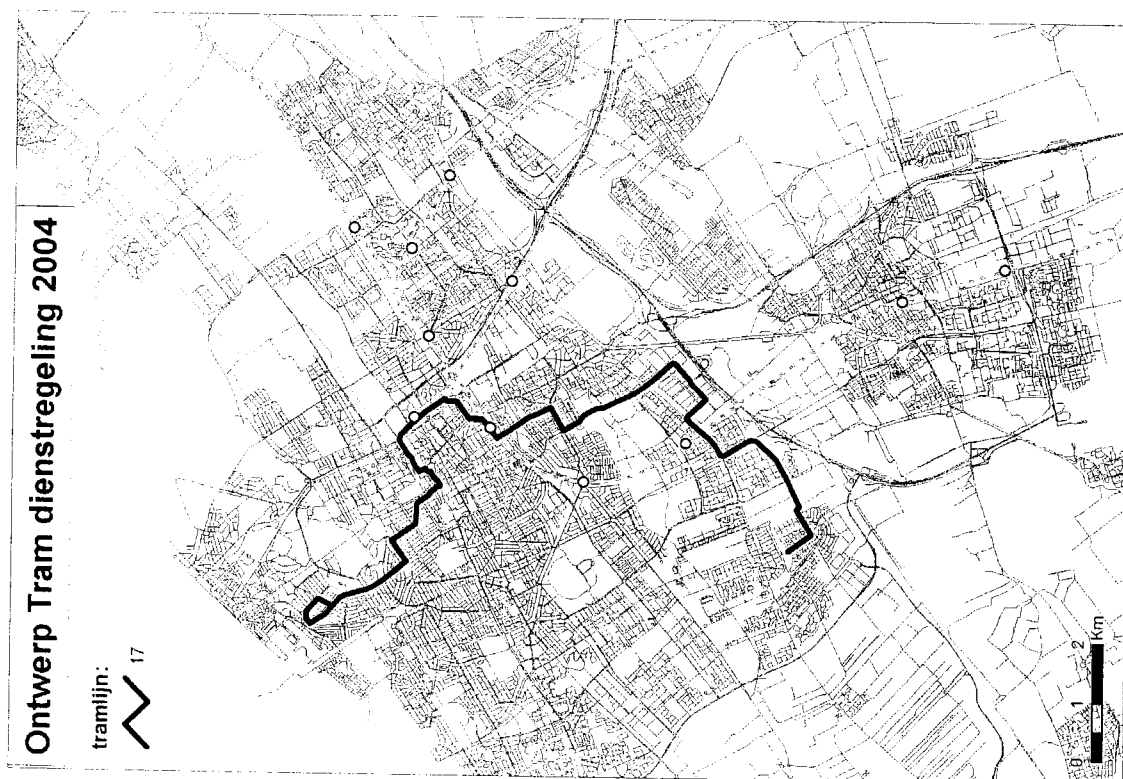
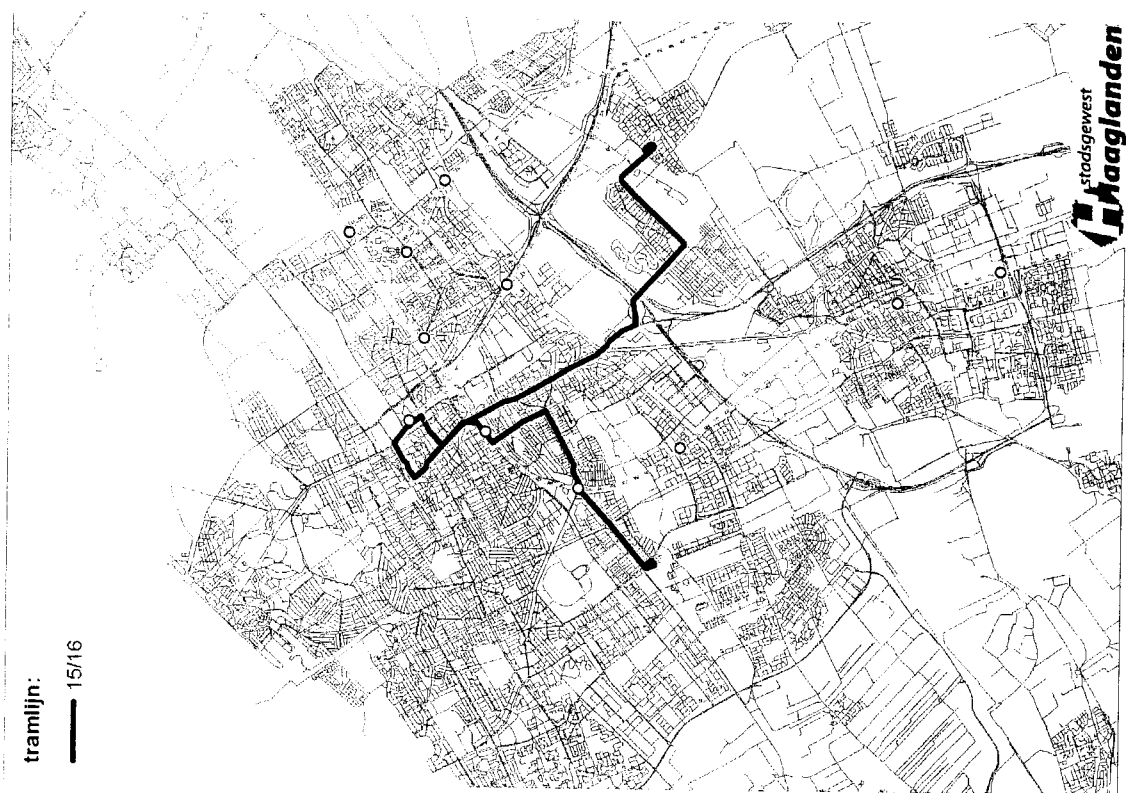
kaartbeeld Ontwerp Tram dienstregeling 2004



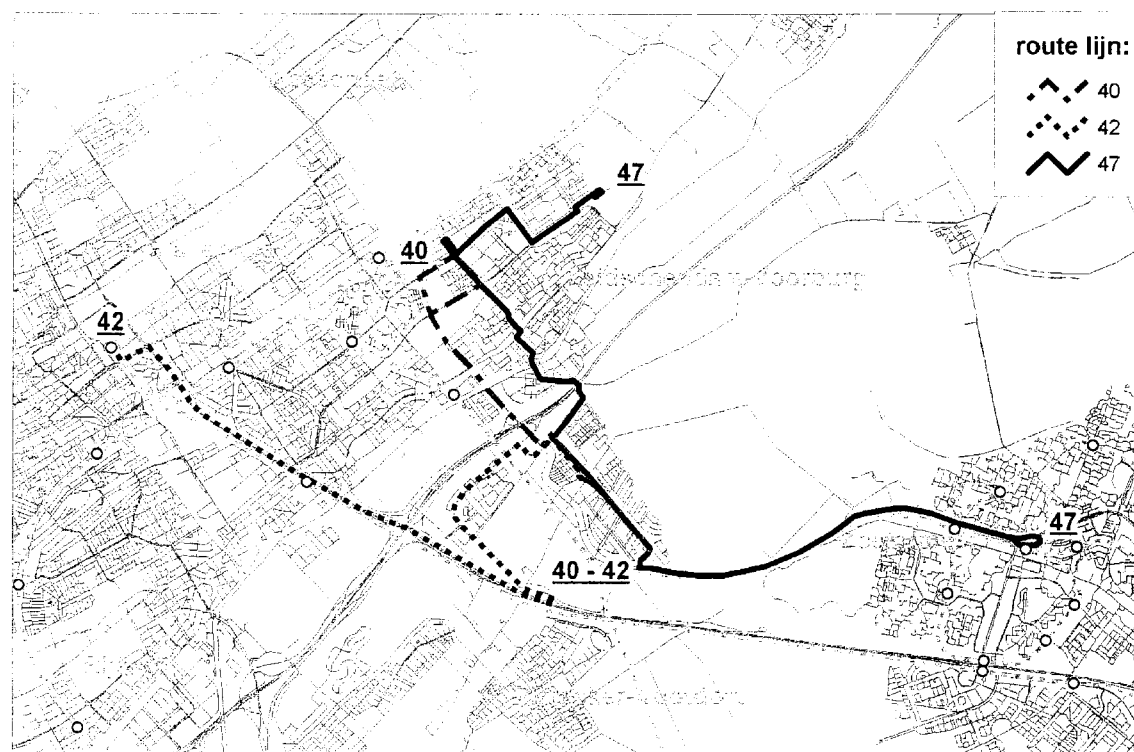
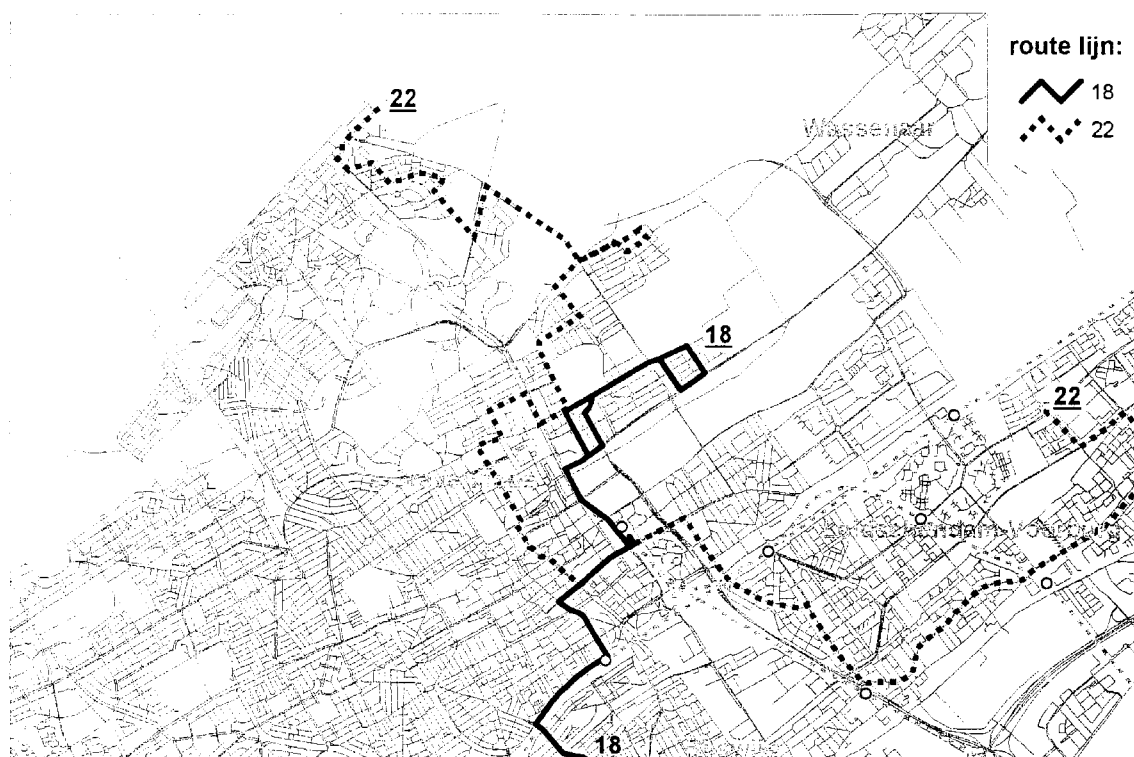
Voorstel lijnen 1 en 9



Voorstel lijnen 3, 10 spits en 12



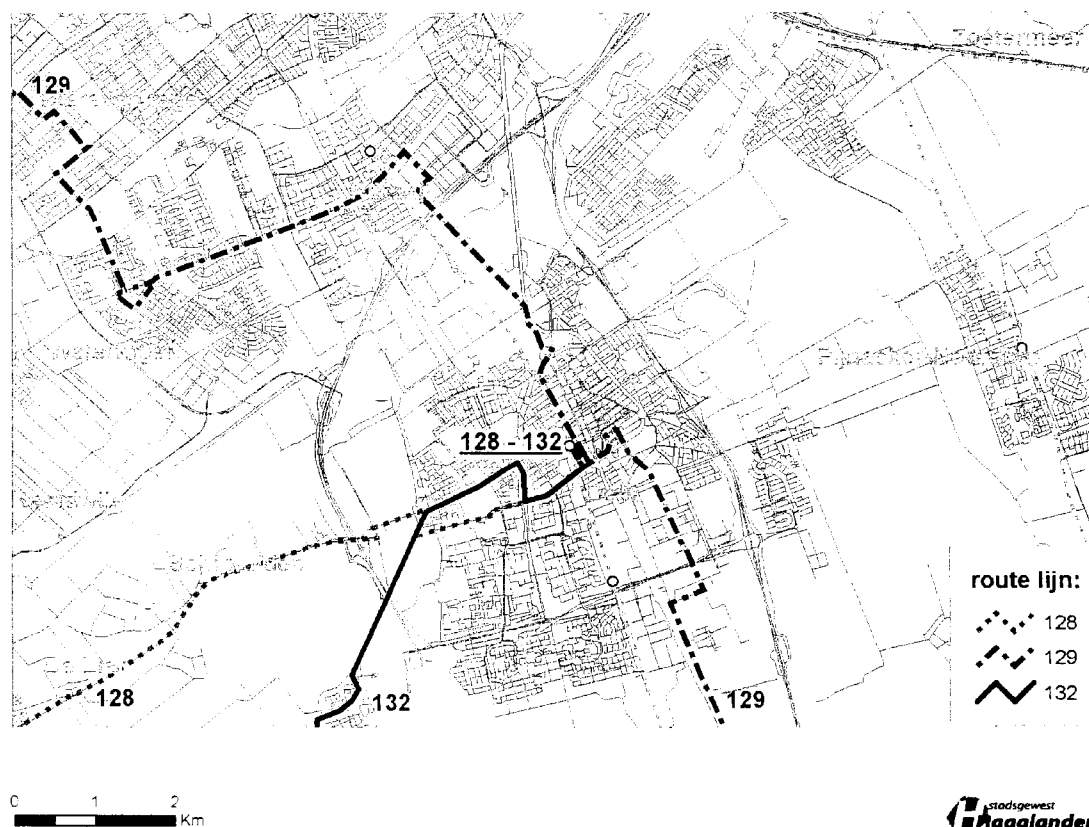
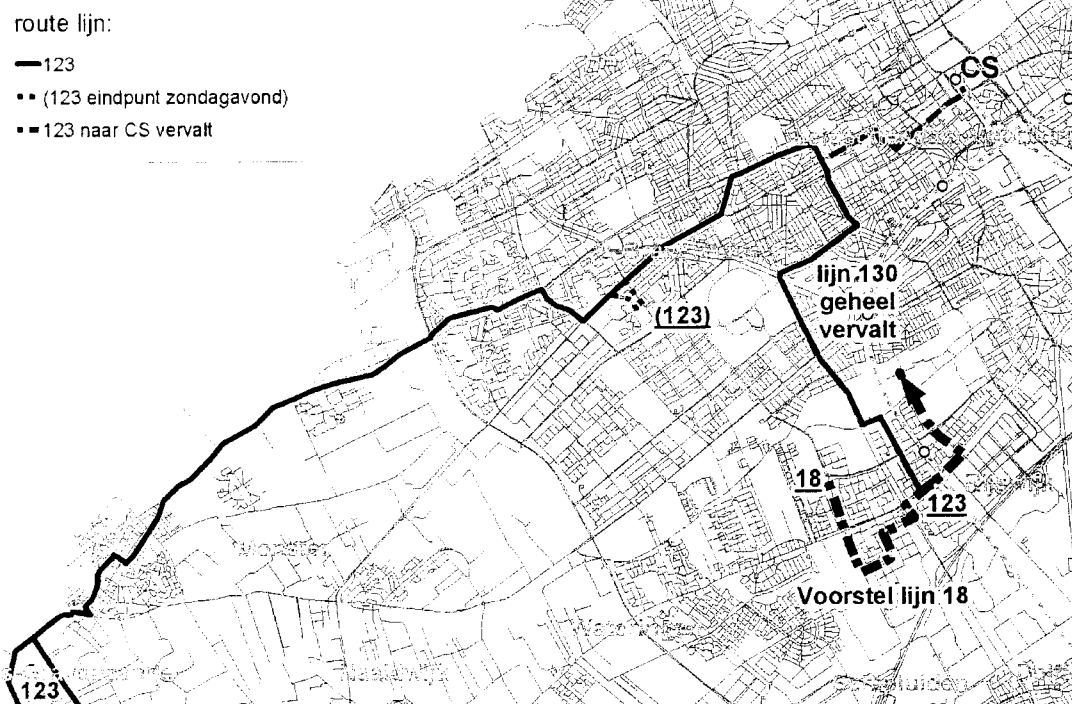
Voorstel lijnen 15/16 en 17



0 1 2 Km

stadsgewest
Haaglanden

Voorstel HTM Benoordenhout en connexxion Leidschenveen e.o.



**Voorstel lijn 123 Den Haag/Rijswijk, lijn 18 Rijswijk
en lijnen 128/132/129 in Delft**

Ontwerp Tram dienstregeling 2004

- tramlijnen**
gewijzigd:
 1
 3
 9
 10 (spitslijn)
 12
 15/16
 17
ongewijzigd:
 2
 6
 11

