

Afdeling Den Haag

De Savornin Lohmanlaan 479
2566 AL Den Haag
telefoon: 070-3236623
E-mail: denhaag@rover.nl
www.rover.nl/denhaag

Aan:
Gemeenteraad van Den Haag
Spui 70
2511 BT DEN HAAG

Datum:
6 november 2009

Uw kenmerk:
RIS 167280

Ons kenmerk:
R09002.doc

Onderwerp:
Raadsadres OV-tunnel Koninginnegracht

Bijlage:
Nota Tramtunnel lijn 9
d.d. 8 november 2008

Geachte Gemeenteraad,

1. Verkeersproblematiek

Eén van de grootste verkeersknelpunten in Den Haag is de as Koningskade - Raamweg met de aansluitende wegen Zuid-Hollandlaan, Dr. Kuiperstraat, Javastraat en Laan Copes van Cattenburch. De op handen zijnde invoering van het VCP (Verkeers Circulatie Plan) zal alleen maar tot verergering van de situatie leiden. Dat is zeker niet gewenst omdat de filevorming terug slaat tot op de Utrechtsebaan en verder tot op de snelwegen A4, A12 en A13.

Uit de studies, die zijn gedaan naar het functioneren van de Centrumring in het kader van het VCP, blijkt dat kleinschalige maatregelen, zoals een andere afstelling van de verkeerslichten, niet tot verbetering kunnen leiden.

Ook voor de tram is de situatie nijpend. In de ochtendspits rijdt lijn 9 thans om de vier minuten, terwijl er vervoersvraag is voor elke drieëneenhalve minuut. De vraag zal alleen nog maar groter worden als in de nabije toekomst de mobiliteitsgroei vooral moet worden opgevangen door het OV. De gewenste verhoging van de frequentie zal echter zo veel tijdsruimte bij de verkeerslichten opeisen dat het autoverkeer helemaal zal vastlopen.

Het is logisch dat voor deze problematiek naar een ongelijkvloerse oplossing wordt gezocht. In principe heeft het de voorkeur om het autoverkeer onder de grond te brengen en het OV vanwege de haltes op maaiveld te houden. In dit specifieke geval maken de vele afslaannde autobewegingen het beter om ervoor te kiezen het OV onder de grond te brengen.

Via de bijdrage vanuit het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer van het Ministerie V&W en bijdragen van de Gemeente Den Haag en het Stadsgewest Haaglanden is voor zo'n tunnel een bedrag van € 100 miljoen beschikbaar.

2. Quick scan

In een door DHV gemaakte quick scan is een aantal varianten onderzocht:

A. Een vijftal varianten met tunnels aan de zijde van de Koninginnegracht, al dan niet onder de singel. Elk van deze varianten heeft grote nadelen:

- Niet toekomstvast omdat een ondergrondse oplossing bij de Bosbrug onmogelijk wordt gemaakt;
- Niet alleen worden de halte-afstanden vergroot, door de ongunstige ligging van de haltes worden voor de reizigers de loopafstanden nog eens extra vergroot;
- Vrijwel alle bomen zullen sneuvelen;

- De tunnelmonden zijn storende, lelijke ingrepen;
 - Het smalle deel van de Koninginnegracht heeft onvoldoende breedte om naast de tunnelmond genoeg ruimte te bieden aan het overige verkeer.
- Met zekerheid kan worden gesteld dat het fraaie stadsbeeld van de unieke Koninginnegracht volledig zal worden vernield.

B. Koningskade-variant van DHV

Uit de gespecificeerde lengte van 520 meter kunnen wij niet opmaken of de Wassenaarseweg al dan niet ongelijkvloers wordt gekruist. Wel is dat het geval met de Zuid-Hollandlaan. Deze variant heeft als groot voordeel dat in de toekomst een ondergrondse oplossing bij de Bosbrug mogelijk blijft. Verder kruisen de afslaande autobewegingen de trambaan niet.

Op de Raamweg zal te weinig ruimte overblijven voor een vrije trambaan, met haltes. De ligging langs de huizen zal zeker problemen met zich meebrengen. Ook zal de trambaan de rijbanen van de auto's pas kunnen oversteken ter hoogte van de afrit van het Hubertus-viaduct naar de Raamweg om vrij te blijven van het hier vanaf komende autoverkeer.

Waar deze variant het budget slechts licht overschrijdt, wordt slechts een oplossing voor de helft van het tracé geboden. Dat maakt eens te meer duidelijk dat het voor de beschikbare € 100 miljoen niet mogelijk is een goede tunnel te bouwen.

C. Boortunnel

De gespecificeerde lengte van 2000 m impliceert een afstand van Bosbrug tot Wittebrug. Het is echter onnodig om ook het gedeelte tussen Hubertusviaduct en Wittebrug ondergronds uit te voeren. Er is op de Plesmanweg voldoende ruimte voor een vrije trambaan in zijligging op maaiveld. Het grootste nadeel van een boortunnel is dat deze door de gebruikte techniek op grote diepte moet komen te liggen. Dat maakt het aanleggen van een voldoende aantal haltes helemaal een kostbare zaak.

3. Manco's quick scan

In de quick scan van DHV missen wij een groot aantal aspecten die bij een goede afweging zeker aan bod hadden moeten komen.

A. Beperking afslaand autoverkeer

Het autoverkeer dat de Koninginnegracht kruist, kan in twee groepen worden onderscheiden: de ene groep met een herkomst of bestemming binnen de Centrumring, de andere met een herkomst of bestemming daarbuiten.

Voor de eerste groep zal het niet gelukken deze naar andere wegen te verplaatsen. Hooguit is beperking mogelijk door een stringent parkeerbeleid.

Bij de twee groep gaat het vooral om de assen Laan van Meerdervoort – Javastraat en Groot Hertoginnelaan – Laan Copes van Cattenburch. Dat dit autoverkeer nog geen gebruik maakt van de Internationale Ring is vooral toe te schrijven aan de filevorming bij de kruising met de Scheveningseweg. Hiervoor ligt echter een ongelijkvloerse oplossing in het verschiet. Verder is het noodzakelijk om bij de Groot Hertoginnebrug het autoverkeer linksaf te laten buigen om via de Conradkade de Internationale Ring te kunnen bereiken.

Het is merkwaardig dat het College dit laatste op geen enkele manier in beeld heeft. Integendeel, er wordt maar vastgehouden aan een functie van de Centrumring in deze. Hoewel dit al is achterhaald door het recente terugbrengen van de Carnegieaan naar 1+1 rijstrook.

B. Capaciteit nieuw trammaterieel

In de spitsen bedraagt het aantal trams tussen CS en Madurodam thans 14 per uur. Zoals wordt gesteld is nu al een verhoging tot een frequentie van 3½ minuut, dat is 17 trams per uur, nodig. Deze verhoging kan echter niet tot stand worden gebracht, omdat daarmee een te grote druk op de verkeerslichten zal komen te liggen.

Het College heeft er echter geen rekening mee gehouden, dat straks met het nieuwe trammaterieel zal worden gereden. Dat biedt per voertuig 25% meer capaciteit dan de huidige gelede trams. Maar het nieuwe trammaterieel kan ook gekoppeld rijden en dan wordt de capaciteit per passage 2½ keer zo groot.

Dat houdt in dat bij een geringe verlaging van de frequentie tot 6 minuten, voor de reizigers door de grotere regelmaat niet eens merkbaar, er met gekoppelde nieuwe trams een capaciteit wordt geboden die vergelijkbaar is met $10 \times 2\frac{1}{2} = 25$ gelede trams per uur. Dat is zelfs $25 / 17 = 47\%$ meer capaciteit dan nu gewenst.

C. Trambrug Wittebrug

Het is ons niet bekend in hoeverre het noodzakelijk is de trambrug bij de Wittebrug te vervangen als het nieuwe trammaterieel in gebruik wordt genomen. Gezien de krappe bogen is de kans daarop niet denkbeeldig.

Mocht dit het geval zijn, dan dienen de kosten van de vervanging in de beschouwing van de diverse varianten te worden betrokken. Het geeft namelijk geen pas om enkele tientallen miljoenen te bezuinigen door aan de kant van de Koninginnegracht te blijven, waar die vervolgens weer moeten worden uitgegeven bij vervanging van de trambrug. Ook al mag de financiering daarvan aan een ander project zijn toegerekend.

Bij de oplossingen aan de kant van de Raamweg is de trambrug niet meer nodig. Dus dan hoeven er ook geen kosten te worden gemaakt voor een eventuele vervanging.

D. Voorstel ROVER Den Haag voor tunnel Raamweg

Per brief van 8 november 2008 heeft ROVER Den Haag bij de wethouder VBM een voorstel ingediend voor een tunnel van 1600 m van Bosbrug tot onder het Hubertusviaduct. Dit voorstel biedt de voordelen van de DHV-variant, waaronder vooral de toekomstvastheid, maar gaat door de langere ondertunneling niet gebukt onder de nadelen van de ligging op maaiveld op de Raamweg. De lelijke tunnelmonden worden zo goed mogelijk weggewerkt naast de uitrit van de Koningstunnel en de afrit naar de Raamweg van het Hubertusviaduct.

Helaas valt het prijskaartje tussen dat van de DHV-variant en dat van de boortunnel in. Waarmee het beschikbare budget aanzienlijk wordt overschreden. Voor een volledig beeld van alle mogelijkheden had ons voorstel toch zeker in de quick scan moeten worden betrokken..

4. Handelwijze College B&W

Bij projecten als deze is het gebruikelijk dat eerst een ruime inventarisatie wordt gemaakt van wat nodig en wat mogelijk is. Vervolgens wordt er een kostenraming gemaakt, waarop budget wordt gezocht. Lukt het niet om het nodige budget bij elkaar te krijgen, dan kunnen altijd nog bezuinigingen worden aangebracht. Maar door de zorgvuldige voorbereiding kunnen daarvan alle voor- en nadelen nauwgezet tegen elkaar worden afgewogen.

In dit geval is er een zak geld uit de lucht komen vallen. Het College heeft zich in de onmogelijke positie gemanoeuvreerd dat het geld te weinig is voor een goede en toekomstvaste oplossing, waar het wel geormerkt is om er op korte termijn een tunnel van te bouwen.

Het College stelt dat zo spoedig mogelijk, in het najaar van 2009, in feite dus deze maand nog, een keuze dient te worden gemaakt over ligging en tracé om voor 1 januari 2013 te kunnen starten met de bouw. Daarom heeft het College nu al zijn keuze gemaakt en opdracht gegeven tot het uitwerken van variant 2A, de korte "gracht-variant, tot schetsontwerp.

Echter, het College heeft nog geen enkel contact gezocht met belanghebbenden om in gesprek te gaan of zelfs maar om informatie te verstrekken. Zoals het er nu naar uitziet, wordt er geen enkele mogelijkheid meer geboden voor inspraak, die nog van invloed kan zijn.

5. Alternatief voorstel

Een goede en toekomstvaste tunnel is niet binnen het budget te realiseren. Om dan maar voor het beschikbare bedrag een slechte oplossing te forceren is letterlijk geld in de gracht gooien. Waar nog eens de schade bijkomt die door de onherstelbare vernieling van de fraaie Koninginnegracht wordt aangericht.

Juist daar waar het bij lijn 9 vooral om een capaciteitsprobleem gaat, denken wij dat hierin voor de korte termijn een oplossing ligt die binnen budget kan worden gerealiseerd. Waarbij voor de langere termijn alle mogelijkheden open blijven om tot een goede oplossing te komen.

Dit komt neer op het voorlopig handhaven van de tram op maaiveld. Dit mag zeker niet worden bestempeld als nul-optie waarbij niets gebeurt. Integendeel, om lijn 9 op te waarderen tot RandstadRail-niveau is er een heel scala aan maatregelen nodig:

- Aanschaf van nieuw trammaterieel;
- Reconstructie van de Nieuwe Parklaan;
- Vernieuwing spoorconstructie van Wittebrug tot Bosbrug (poeren);
- Bij CS perrons F en G combineren tot één middenperron.
- Aanpassing onderdoorgang de Resident;
- Bij HS perrons C en D combineren tot één middenperron;
- Herlegging sporen Melis Stokelaan tussen Troelstrakade en Moerweg (te smalle haltes, poeren);
- Alle 31 haltes van lijn 9 aanpassen voor toegankelijkheid en gekoppeld rijden.

Momenteel is de opwaardering lijn 9 verschoven naar de tweede fase van Netwerk RandstadRail, welke pas op zijn vroegst zijn beslag zal krijgen vanaf 2016. Bij honorering van ons voorstel kan de opwaardering van lijn 9 worden opgepakt in de eerste fase, dus al vanaf 2013.

Voor dit alternatief zal zeker een bedrag nodig zijn dat overeenkomt met de voor de tramtunnel geormerkte bijdragen. Naar de letter zouden die bijdragen alleen aan de tramtunnel zelf mogen worden besteed, maar naar de geest wordt wél uitvoering gegeven aan de doelstelling van het verbeteren van de OV-verbinding CS - Scheveningen.

6. Slot

Wij verzoeken aan u als Gemeenteraad om van het College te verlangen dat de werkzaamheden voor het schetsontwerp van variant 2A, de korte "gracht-variant" worden gestaakt en dat er eerst een nieuw onderzoek komt waarin de in dit raadsadres gesignaleerde manco's worden betrokken:

- Beperking van het afslaande autoverkeer als effect van de ondertunneling bij de Scheveningseweg en de ombouw van de Groot Hertoginnebrug.
- Capaciteit van nieuw trammaterieel met het effect op de verkeerslichten;
- Al dan niet noodzakelijke vervanging van de trambrug Wittebrug;
- Ons voorstel voor een tunnel Raamweg tussen Bosbrug en Hubertusviaduct.

Verder vragen wij u om in dat onderzoek te laten betrekken ons alternatief voor een voorlopige, maar adequate oplossing op maaiveld. Waarbij alle mogelijkheden open blijven voor een goede tunnel op langere termijn.

Hoogachtend,
ROVER Den Haag

ing. J.J. van Male
voorzitter