

HTM



Het succes van RandstadRail



Zijn de verwachtingen uitgekomen?

RandstadRail, de verwachtingen, en wat ervan terecht gekomen is

De wereld en plannen
van rond 1990



Het product RandstadRail,
gebruik en waardering



Hoe zag de wereld er rond 1990 ook al weer uit?

- **Aanloop naar de VINEX-operatie, geen satellietsteden meer**
- **Aaneen groeien stedelijke gebieden Den Haag en Rotterdam**
- **Flinke groei mobiliteit, behoefte aan beperken gebruik auto**
- **Eerste discussies over marktwerking in het OV**
- **Druk op OV in binnensteden, plan voor tramtunnel(s) in de stad**
- **Nog geen OV-studentenkaart**



Een serie plannen op weg naar RandstadRail

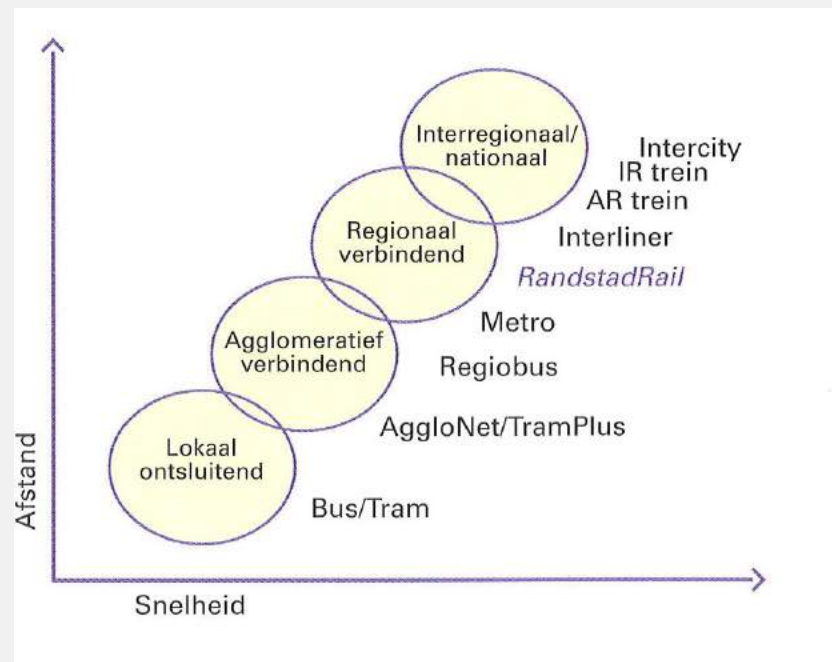
- **Den Haag in Beweging (1987)**
- **“OVx2 in de Haagse regio” (1989)**
- **“Het Verkeersplan” (1990)**
“Een nieuw soort openbaar vervoer is de regionale sneltram, die in het centrum van de stad ondergronds gaat rijden: Randstad Rail. In de eerste fase kan die Zoetermeer en Delft verbinden met Scheveningen, via het centrum van Den Haag”
- **“RandstadRail, de files voorbij”(1995) → 4 vervoerbedrijven samen!**
- **Verkenningstudie RandstadRail, 1996**
- **Aanvullend advies, 1999**



Basisgedachte voor de plannen

- Stedelijk functioneren overstijgt steeds meer het niveau van agglomeratie
- Sterke groei mobiliteit
- Op regionaal schaalniveau ontbreekt goed OV dat kan concurreren met de auto
- Vooral keuzereizigers moeten getrokken worden met hoge kwaliteit OV

→ hoogwaardige regionale lightrail-verbinding



Eerste planvorming

Start projectbureau voor Haagse versie van RandstadRail n.a.v. Den Haag in Beweging,

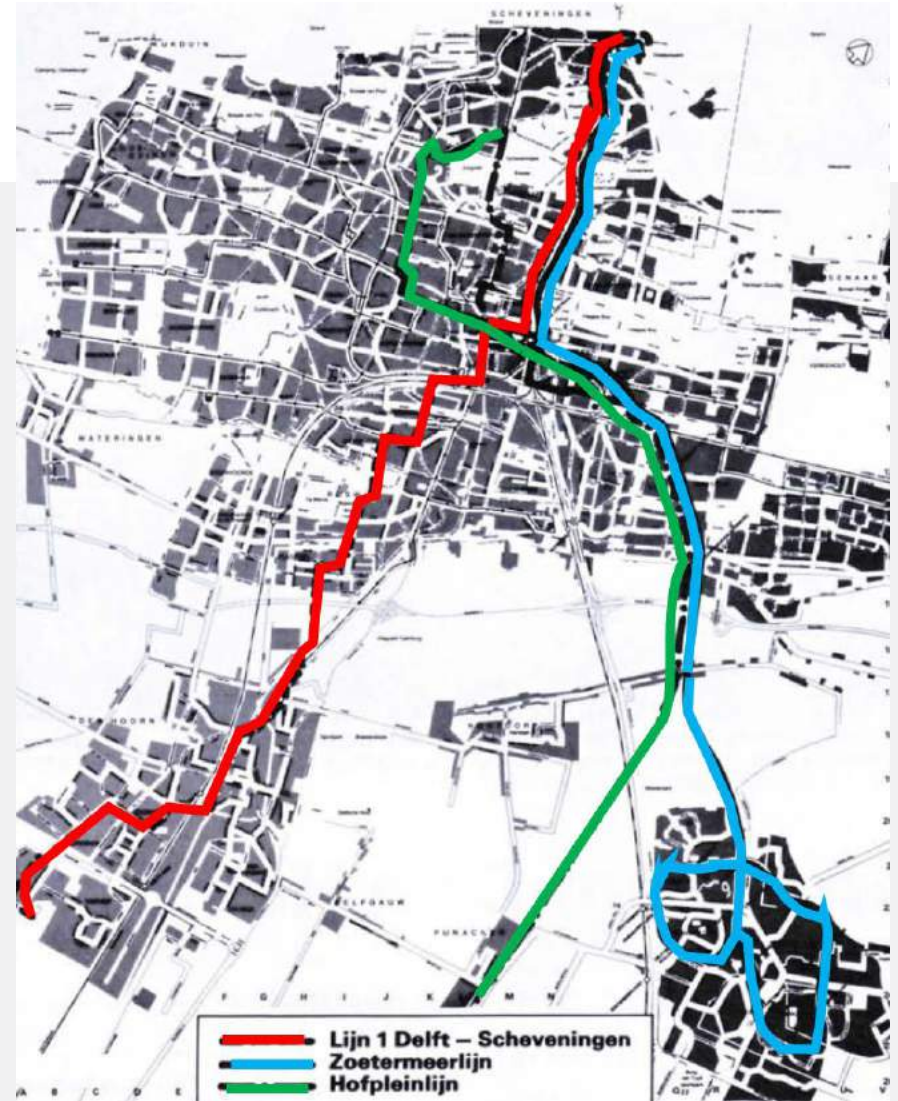


De oudste en enig overgebleven buitenlijn van de HTM, de lijn naar Delft, speelt een rol in de nieuwe plannen voor het regionale sneltramnet. Gelede tram 3028 langs de Delftweg; 23 februari 1986. Foto: Karel Hoorn (1283.32424).

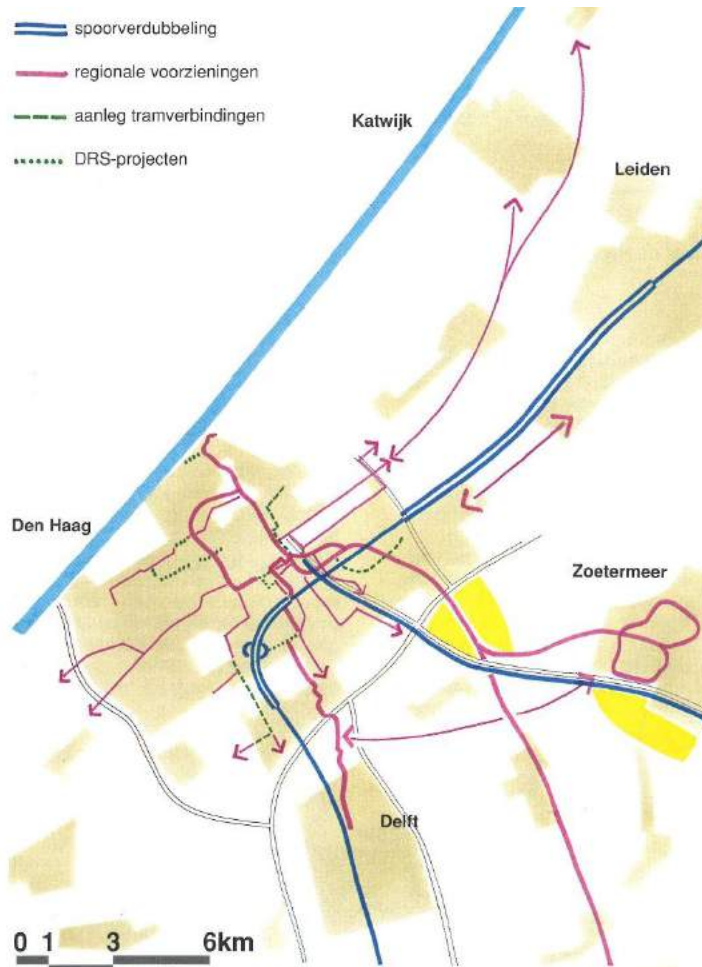
Snel naar Den Haag

Plannen voor een regionaal sneltramsysteem

Jan Termorshuizen*)
Nico van der Mark*)

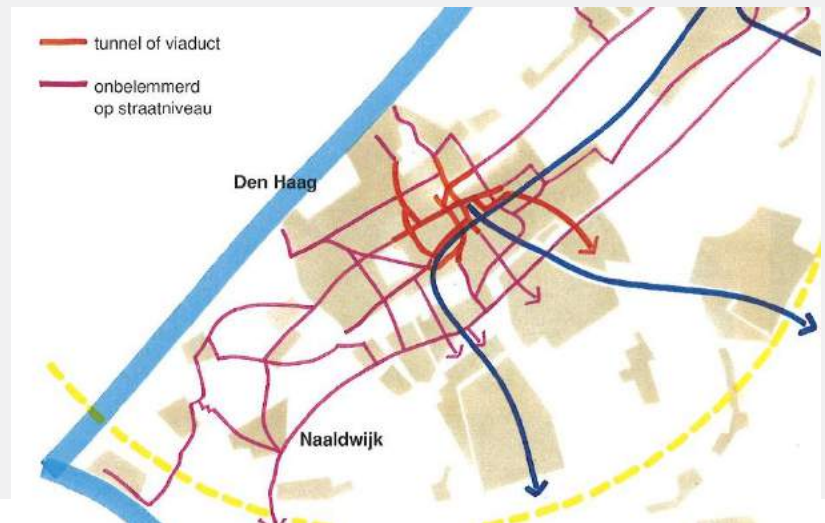


Onderdeel van OVx2 Haagse Regio



Bereikbaarheidsplan Regio Den Haag.
Pijlijn-projecten openbaar vervoer.

- **OV x 2 (en auto x 1)**
- **Veel investering nodig in OV**
- **Noodzaak van tunnels in de binnenstad → Souterrain**
- **En dus ook: regionale rail**



Verkenning RandstadRail

Op basis van “RandstadRail, de files voorbij”
(1995, RET, NS, ZWN en HTM)

Uitgangspunten:

- Koppelen Haagse en Rotterdamse net
- Bedienen VINEX-wijken
- Gebruik Hofpleinlijn aan de Rotterdamse zijde
- Koppeling aan Agglonet aan Haagse zijde
- Autonome baan Scheveningen, gekoppeld aan Hofpleinlijn (uitvoering: tunnel onder CS)
- Eén voertuig voor hele systeem



Verkenning RandstadRail: 4 varianten



Streefmodel

- Hofplein-CS-(Scheveningen) als metro-lijn (op CS niveau -1)
- Zoetermeer-Den Haag ZW als Lightrail-lijnen koppelen aan Agglonet
- ZorRo als railverbinding



Na nog veel discussie en aanpassingen aangelegd en in gebruik genomen

Hoe is het uiteindelijk uitgevoerd?

- ✓ Koppelen Haagse en Rotterdamse net
- ✓ Bedienen VINEX-locaties
- ✓ Hofpleinlijn aan de Rotterdamse zijde
- ✓ Doorkoppeling aan Agglonet aan Haagse zijde (Souterrain)
- X Autonome baan Scheveningen, gekoppeld aan Hofpleinlijn
- X Eén voertuig voor het hele systeem



Zo is het systeem geworden Raillijnen 3,4 en E en ZoRo-bus



En de werkelijkheid van 2016....?



12 oktober 2015

RandstadRail bevalt goed!

Klanttevredenheid op RandstadRail-lijnen is hoog. Hoger dan op de rest van het tramnet

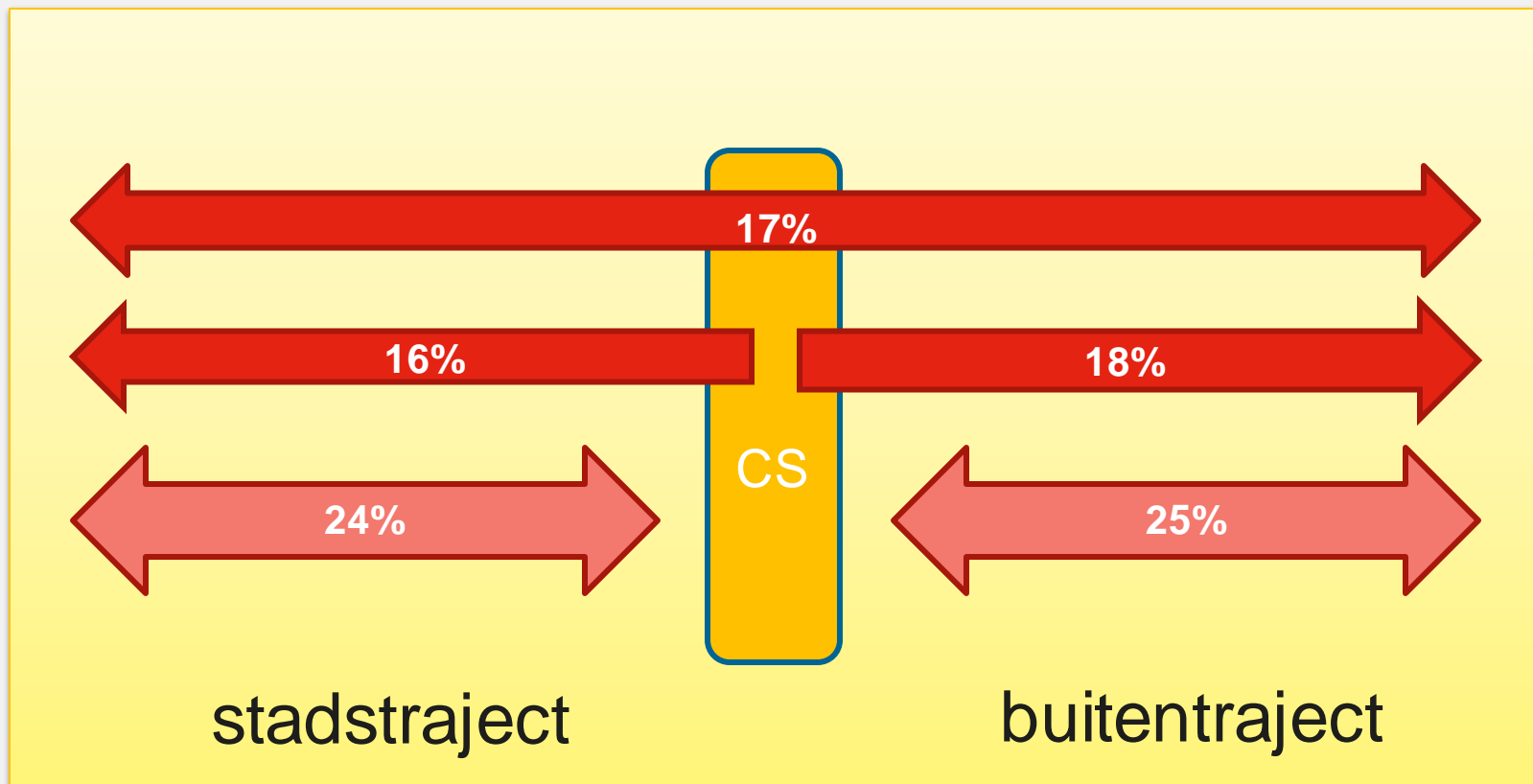


Algemene waardering	2012	2013	2014	2015
RandstadRail Haaglanden	7,4	7,4	7,4	7,5
Tram Haaglanden	7,2	7,1	7,3	7,4



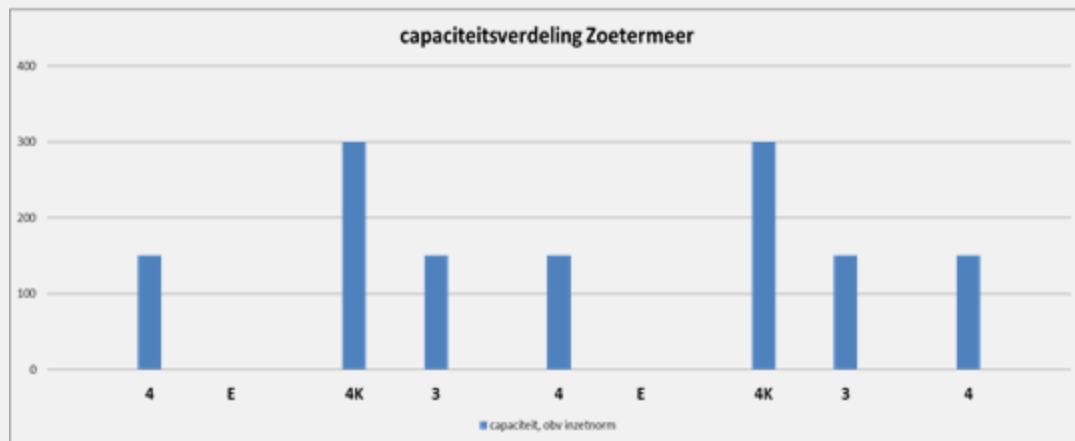
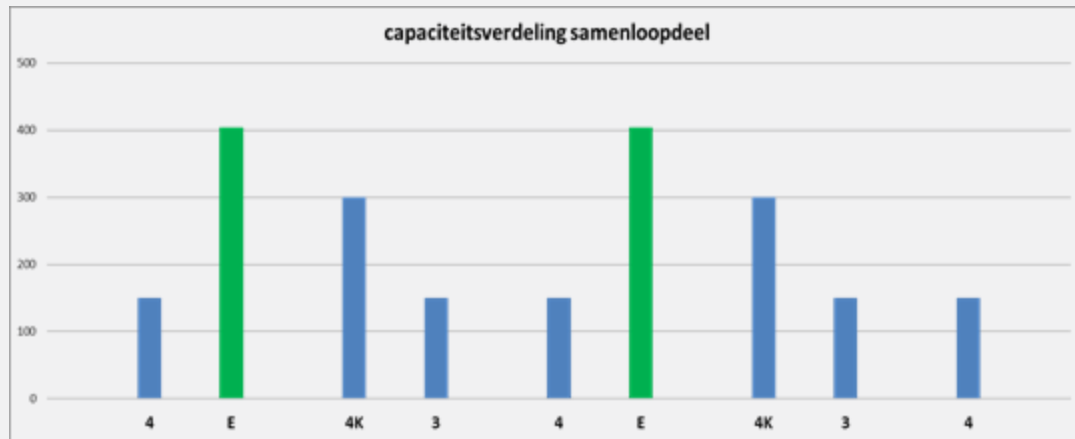
Doorrijden over CS heeft duidelijke meerwaarde

Huidig gebruik lijnen 3 en 4 (reizen per dag):



Ingebakken moeilijkheid: Voertuigverdeling samenloopdeel blijft lastig

- In de spits nu 3x6 en 1x6 ritten
- Geen 4x6 mogelijk; 3K keert op Den Haag CS
- In Zoetermeer rijdt 4K gekoppeld achter “het gat”
- Weinig reservecapaciteit bij verstoringen



Verbetering op samenloopdeel in onderzoek

Verkenning Samenloopdeel

- Gericht op betrouwbaarder dienstuitvoering en verruimen aantal ritten
- Korte en middellange termijn (< 5 jaar)

Verkenning Visie netwerk RandstadRail

- Gericht op verdere uitbouw van het netwerk
- Gericht op driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Den Haag



Er wordt verder gebouwd: : eerste paal voor Station Bleizo geslagen

- Nieuwe knoop in het netwerk
- Overstap NS-RandstadRail



En er wordt verder gekeken: OV-toekomstbeeld 2040

- Rijk-regio's, gemeenten
- RandstadRail-achtige verbindingen hebben de toekomst
- Nu ook/weer de blik op de Oude Lijn
- Verdere doorgroei?

Home | Nieuws | Agenda | Vraag & Aanbod | Klik & Win | Schrijf mee | Krant | S

Nieuws | RandstadRail mogelijk in de toekomst naar Leiden

RandstadRail mogelijk in de toekomst naar Leiden

01 maart 2016

Door: Door Streekbladredacteur Héléne Ouwkerk

Zoetermeer – De RandstadRail (of Lightrail) wordt mogelijk doorgetrokken naar Leiden. De Vervoersautoriteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag gaat onderzoeken of dit mogelijk en wenselijk is.

Wethouder Marc Rosier is erg blij met deze ontwikkeling. Volgens hem is Lightrail de toekomst. "We zien dit ook aan onze RandstadRail die met 80.000 reizigers enorm populair is", aldus de wethouder. Volgens Rosier is het doortrekken van de lightrail van Rotterdam naar Leiden heel gunstig voor Zoetermeer dat op de route ligt. "Leiden wordt daarmee voor Zoetermeerders nog beter bereikbaar", aldus Rosier.

De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit heeft de Ontwerp Uitvoeringsagenda Bereikbaarheid vrijgegeven



Concluderend

RandstadRail heeft een blijvende, belangrijke plaats ingenomen in het OV van de Metropoolregio

De reiziger is tevreden met het product en maakt er veel gebruik van

De toekomst is aan RandstadRail-achtige verbindingen, m.n. in de Randstad

