

Onderwerp

Onderzoek prestaties RandstadRail

Plaats

Den Haag

Datum

3 maart 2016

Volgnummer

Persbericht 5

.....

Vervlechting metro Rotterdam en lightrail Zoetermeer knelpunt RandstadRail

De vervlechting van de Rotterdamse metrolijn met de lightrailverbinding met Zoetermeer aan de rand van Den Haag vormt een groot knelpunt bij storingen op dit traject. De combinatie van het complexe ontwerp met storingen in voertuigen en wissels vergroot het risico op vertraging. Voertuigen kunnen in zo'n situatie geen kant op omdat er geen uitwijkmogelijkheden zijn. Dit zijn de belangrijkste conclusies van een uitvoerig onderzoek in opdracht van vervoerder HTM naar de achtergronden van storingen in het openbaar vervoerssysteem RandstadRail in 2015. Een gespecialiseerd bureau voerde het onderzoek afgelopen jaar uit en deed aanbevelingen voor het oplossen van knelpunten.

Het openbaar vervoerssysteem RandstadRail, dat de verbindingen tussen Rotterdam, Zoetermeer en Den Haag verzorgt, is een enorm succes. In de tien jaar dat RandstadRail bestaat is het aantal reizigers dat reist op de HTM-lijnen 3 en 4 fors gegroeid tot circa 80.000 per dag. Vanuit Zoetermeer reizen zij in korte tijd rechtstreeks naar het hart van de Haagse binnenstad. De punctualiteit (minder dan twee minuten vertraging) is inmiddels toegenomen. De reizigers waarderen de verbinding met het cijfer 7,4 in de 'OV-barometer'. Maar als het mis gaat ontstaan vaak forse vertragingen. Dit komt onder meer door het technisch complexe ontwerp van het zogeheten samenloopdeel. Dit is de 5,5 kilometer lange vervlechting van de Rotterdamse metro en de lightrailverbinding met Zoetermeer tussen de halten Leidschenveen en Laan van NOI aan de rand van Den Haag. Bij technische storingen is het bijvoorbeeld onmogelijk de voertuigen alternatieve routes te laten volgen. Daarnaast vergroot een aantal andere factoren het risico op verstoringen. Zo wordt het samenloopdeel gebruikt door twee verschillende soorten voertuigen en kent het traject daardoor diverse beveiligingssystemen.

Knelpunten

Het besluit tot het vervlechten van de Rotterdamse metro en de lightrail vanuit Zoetermeer werd in de zomer van 2000 genomen, waarna de voormalige treintrajecten in 2006 in gebruik werden genomen als lightraillijnen. Het laten samenlopen van de Rotterdamse metro met de lightrailverbinding vanuit Zoetermeer had echter technisch veel voeten in aarde. Zo moest een ingenieus ontwerp het berijden van dezelfde wissels met twee verschillende typen wielen mogelijk maken. Dit leidde echter tot veel technische storingen aan de wissels, die cruciaal zijn voor een vlotte afwikkeling van het railverkeer. Behalve de wisselstoringen zorgden technische defecten aan de voertuigen voor vertragingen. Het aantal van 30 ritten per uur dat oorspronkelijk was voorzien bleek hierdoor in de praktijk niet haalbaar. Reizigers tussen Zoetermeer en Den Haag kregen geregeld te maken met vertragingen.

.....

Dit vormde de aanleiding voor stevige debatten in de betrokken gemeenteraden en de start van het onderzoek naar de oorzaken van de verstoringen.

Aanbevelingen

Het onderzoek doet een aantal aanbevelingen voor maatregelen gericht op de verbetering van het RandstadRail systeem, waarvan dit de belangrijkste zijn:

- De beste oplossing voor de reiziger is het ontvlechten van de twee systemen en de metrolijn vanuit Rotterdam volledig vrij te laten lopen naar Station Den Haag Centraal. De onderzoekers schatten in dat hiermee een investering is gemoed van circa 200 miljoen euro.
- Om de doorstroming van de voertuigen op het samenloopdeel enigszins te bevorderen adviseren de onderzoekers de dienstregeling tussen RET en HTM te optimaliseren en zogeheten tijdhalttes in te voeren. Dit betekent dat voertuigen korte tijd stilstaan op haltes voordat zij toestemming krijgen het samenloopdeel op te rijden, waarna ze volgens een voorspelbaar patroon ongestoord door kunnen rijden. Nadeel van deze methode is een toename van de totale reistijd.
- HTM zoekt nu gericht naar bronoorzaken van storingen en stuurt op het voorkomen van herhalingen van storingen.
- Bij een technische storing maken trams in de stad doorgaans gebruik van een omleidingsroute. Door de geconstrueerde flessenhals van het samenloopdeel is omrijden echter niet mogelijk op het traject tussen Den Haag en Zoetermeer. Om de railvoertuigen bij een storing toch te kunnen omleiden denkt HTM na over het aansluiten van de lijnen 3 en 4 vanuit Zoetermeer op lijn 19 naar Den Haag. De onderzoekers schatten de kosten van een dergelijke route in op circa 25 tot 30 miljoen euro. Het inzetten van pendelbussen tussen Zoetermeer en Den Haag is minder effectief vanwege het gebrek aan opstelruimte in de buurt van RandstadRail-haltes en omdat een bus ver moet omrijden waardoor de reiziger veel reistijd verliest.
- Reizigers ervaren vaak een gebrek aan goede en tijdige informatie wanneer zich een storing voordoet. Dit is een vervelende situatie die is op te lossen door goed gebruik te maken van omroepinstallaties in de voertuigen en op perrons. Hiermee is HTM vooruitlopend op deze aanbeveling aan de slag gegaan.

HTM heeft het rapport toegezonden aan haar stakeholders, waaronder de verkeerswethouders van de drie direct betrokken gemeenten (Den Haag, Zoetermeer en Leidschendam-Voorburg), RET en de vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). HTM gaat in gesprek met de stakeholders over het uitvoeren van de aanbevelingen en over de financiering ervan. Het bedrijf is inmiddels gestart met een verbeterprogramma dat is gericht op het aanpakken van knelpunten binnen de eigen invloedssfeer.

Noot voor de redactie

Het volledige rapport is te downloaden via de website van HTM: <http://www.htm.nl/media/331856/20160303-HTM-Onderzoek-prestaties-RandstadRail.pdf>

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met HTM Woordvoering: 070 - 374 9494

