

Inventarisatieronde Hobbemaplein

Gesprek van Jaap Storteboom en Theo Konijn van V4N met Ronald van Onselen van Platform beter stedelijk en regionaal OV, 17 maart 2025.

V4N introduceert zich en licht haar opdracht toe: een Plan van Aanpak per juni 2025 voor een nieuw inrichtingsplan van het Hobbemaplein, op basis van participatie. Doel van dit gesprek is de opvattingen te horen van de HTM over het voorgenomen planproces Hobbemaplein en de wijze waarop dit planproces inclusief de participatie in de komende periode zou moeten worden vormgegeven.

Ronald van Onselen was werkzaam als jurist bij overheid en Raad van State. Hij was 25 jaar voorzitter van Rover. Daarna heeft hij op verzoek van deskundigen op het gebied van OV dit platform opgericht. Zij willen niet in het openbaar optreden, Ronald spreekt namens hen. Het gaat om een netwerk van 5 tot 7 personen.

Intrekkingsbesluit.

Daar zijn we blij mee. We vinden het belangrijk voor de mensen van en rond de Haagse Markt, uit betrokkenheid. Maar wij beperken ons tot het OV. Daar hebben wij expertise op. In het plan Hobbemaplein was het OV de grote verliezer.

Belangrijkste winst is dat de haltes van de tram blijven waar ze nu zijn. Ronald was tegen de nieuwe halte voor lijnen 6, 11 en 12 naast de bibliotheek, vanwege de oversteek en de lange halte om de voorste tram te bereiken. Bepakt en bezakt. Bijvoorbeeld met een kinderwagen die volgestouwd is. En ook gekoppeld aan het onzalige idee om de halte Delftselaan op te heffen met nieuwe halteafstanden van 600 m of meer, dat is nu ook van de baan. De Haagse Markt is van hoog niveau, Europese bekendheid en heeft een prachtige parkeergarage. Maar veel bezoekers komen met de tram. Het OV aandeel ligt vele procenten hoger dan elders in de stad. De huidige tophalte voor 11 en 12 is heel belangrijk, maar ook de halte voor lijn 6 ligt gunstig.

Buslijn 25 is bijzonder druk. Die is belangrijk voor zuid-west. Ooit lag de optie op tafel om deze buslijn te 'vertrammen', maar dat kon niet vanwege de krappe wegen in de Schilderswijk. Voor het plan Hobbemaplein was bedacht om de route via de Ruijsdaelstraat op te heffen en om te leiden via de Vaillantlaan. Dat is een te drukke route, die is overbelast. De reist voor de mensen van Zuid-West wordt daardoor langer. De Kempstraat is nu al een hobbel. En ook de vrije trambaan in de Hobbemastraat zou nog verdwijnen. Vanwege ruimte voor de fiets door een eigenstandig fietspad. Die verwevenheid van bus, tram, auto's en fietsen in die straat zou een groot probleem worden. En ook nog laden / lossen.

V4N: Wat was het antwoord van de gemeente op jullie kritiek en suggesties? We hebben geen antwoord gekregen. En het plan bleek al vast te staan.

Toekomstig plan

Buslijn 25 moet door de Ruijsdaelstraat blijven rijden. Die straat kan je prima rustiger maken, 30 km. Dat moet dan maar. Neemt wel veel draaicirkel-ruimte op het plein. Misschien met klinkers inrichten in plaats van asfalt?

De halte van lijn 6 was tot eind jaren '80 in het midden van het plein, pal voor de Hobbemastraat. Sinds 1990 en tot op dit moment maakt hij een slinger richting markt. De wethouder wil nadrukkelijk kijken naar de halte lijn 6 op het plein. Twee varianten, zoals voor 1990 of met het slingertje zoals nu. Die laatste variant is qua lengte, naar Ronald begreep van de directeur HTM lastiger qua lengte, maar HTM wil ernaar kijken. Ronald vindt die beter, want een kortere oversteek naar de marktentree. Op de nieuwe plek moet het toch zeker lukken. Je moet waarschijnlijk wel een bestuurderscabine smokkelen. Maar dat doen we elders in de stad ook wel, met dit ruimtegebrek moet je compromissen willen sluiten. Je moet ook willen schuiven met groen. Niet ten koste van minder groen, wel op een andere plek. Je kan het aan weerszijden van de halte leggen.

Hobbemastraat OV-baan behouden en een fietsstrook – die dan wel wat smaller is- maken. Zonder vrije baan moet de tram komend vanuit Hobbemastraat naar het Hobbemaplein 1 tot 2 maal verkeerslicht passages wachten (tot de auto's erdoor zijn) alvorens hij de halte op kan. Idem de frequent rijdende bus 25. Vergelijkbaar met de situatie van lijn 12 komend van Paul Krugerplein naar Paul Krugerlaan en dan de Loosduinseweg op. En kijk naar de Vondelstraat waar de vrije ov-baan van Randstadrail 3 is opgeheven. Op sommige plekken is de afstand tussen tram en geparkeerde auto nog maar circa 80 cm. Dus minderen trambestuurders hun snelheid.

Als ik word uitgenodigd denk ik graag mee aan het nieuwe plan. Ik word meestal uitgenodigd, hier niet tot verbazing van kompanen van bijvoorbeeld Rover. Ik informeerde en werd van het kastje naar de muur gestuurd. Dus heb ik mijn bezwaren op schrift gesteld. Raadsleden zagen het probleem met het draagvlak. In mijn gesprekken met wijkbewoners, (markt)ondernemers via hun marktvertegenwoordiger, die ook het OV-belang onderstreepte, kwamen problemen met de verkeerscirculatie en bevoorrading helder naar voren.