

Beeldvormende raadsvergadering (v3, 09.01.26)

13 januari 2026, 19:00 uur, Huize Swaensteyn

Wijkvereniging Oud Voorburg, St. Mooi Voorburg, Initiatiefgroep Huygenstunnel, Platform Buren van de Binckhorst

V3: incl. feedback Coen Leo, minder woorden (1384) door Judith Geelen en Paul Pieters

[Slide 1]

Geachte voorzitter, raadsleden en andere aanwezigen,

Mijn naam is Paul Pieters. Sinds een maand geniet ik van mijn pensioen, na vele jaren bij de PTT en het CBS te hebben gewerkt als business controller. Ik spreek namens vier organisaties: Mooi Voorburg, Wijkvereniging Oud-Voorburg, Buren van de Binckhorst en de Initiatiefgroep Huygenstunnel, waar ik bestuurslid ben. Wij maken ons zorgen over raadsvoorstel 4446 en lichten die graag toe. Ik trap af; daarna neemt Koos Ris het stokje over. Wij willen u, de gemeenteraad, als wijkbewoners en Voorburgse organisaties graag ondersteunen in het nemen van zeer bepalende beslissingen die de leefbaarheid van onze gemeente enorm gaan beïnvloeden.

Op 3 februari vraagt het college u in te stemmen met 2 ingrijpende maatregelen: een doorstroom belemmerende maatregel op de Geestbrug en het Stationsplein als eindhalte van de Vlietlijn.

Voordat u zo'n besluit neemt, wil ik u één vraag meegeven: **hebt u eigenlijk wel alle informatie die u nodig hebt?**

Het CBS voerde vroeger de slogan: *“Je kunt een land pas besturen als je de cijfers kent.”* Wij voegen daaraan toe: *“...en je omgeving.”*

- Weet u dat voorgestelde afsluiting bij de Geestbrug tot enorme verkeersinfarcten gaan leiden zoals bij de *Mall of the Netherlands*?
- Weet u dat de Vlietlijn bovengronds doortrekken van Maanweg naar Station Voorburg 41 mln Euro gaat kosten voor gemiddeld 3 reizigers per tram?

Dat roept de vraag op of dit wel de meest doelmatige investering is?

Daar komt bij dat de nota van antwoord op de zienswijzen op het Intergemeentelijk Gebiedsplan nog steeds ontbreekt, U weet dus niet hoe de zorgen van organisaties en inwoners worden meegewogen — en toch moet u besluiten. Het is alsof u in een tram stapt waarvan het display zegt: *“Bestemming onbekend, succes ermee!”*

Er lopen nog 3 cruciale verkeersonderzoeken die vooral voor Voorburg van belang zijn.

En intussen heeft Rijswijk de afsluiting van de Geestbrug afgewezen, en heeft Delft bepaald dat lijn 1 niet mag worden omgelegd. Gaat Leidschendam-Voorburg nu met haar rug naar de buurgemeenten staan?

De MRDH wil de regionale OV-lijnnetaankomst vlak voor de opening van de nieuwe lijn publiceren. Komt er nog een verrassing aan — of weet de MRDH het gewoon niet?

Voorzitter, met zoveel onduidelijkheden rijst vanzelf de vraag: vanwaar deze haast?

De vier organisaties vragen zich af: ‘zou het niet zorgvuldiger zijn om dit **raadsvoorstel aan te houden** en te wachten tot de ontbrekende informatie beschikbaar is en de risico’s helder zijn?

Een oude leermeester leerde mij ooit: “*vraag 0 – voor welk probleem is dit eigenlijk een oplossing?*”
Laten we dat toepassen op de Vlietlijn. Het oorspronkelijke probleem is duidelijk: de OV-ontsluiting van de Binckhorst zelf is onvoldoende. Een nieuwe tramlijn kan dat verbeteren.

Toch wordt de Vlietlijn voortdurend als één lijn gepresenteerd, terwijl deze feitelijk uit drie afzonderlijke takken bestaat.

1. de Binckhorsttak
2. de Rijswijkse tak
3. de Voorburgse tak

Wanneer we die drie delen apart bekijken, ontstaat een heel ander beeld.

De **Binckhorsttak** lost het kernprobleem daadwerkelijk op. Bewoners van de nieuwe wijk krijgen daarmee een snelle verbinding met Den Haag Centraal, een station dat dagelijks ruim 80.000 reizigers verwerkt en uitstekende aansluitingen biedt met tram, bus en trein.

Heel anders ligt het voor de **Rijswijkse** en **Voorburgse tak**. Uit het vervoerswaarde onderzoek van Goudappel, pagina 40, blijkt dat nieuwe bewoners van de Binckhorst nauwelijks behoefte hebben aan Station Voorburg. Dat is begrijpelijk: het station heeft slechts 1.320 [langzaam uitspreken] reizigers per dag, waarvan slechts 100 per OV komen. Ook de Rijswijktak genereert nauwelijks **extra nieuwe** reizigers, los van de 2600 doorreizigers die nu al in lijn 1 zitten. Bovendien weten we nog niet hoe het toekomstige regionale OV-lijnnet wordt ingedeeld — cruciale informatie voor een realistische vervoerswaarde berekening.

In de Nota van Antwoord (2023) staat dat de drie takken samen 9.400 nieuwe reizigers per werkdag trekken — waarvan **8.700** op de Binckhorsttak en slechts **700** op de Rijswijkse en Voorburgse tak samen. U hoort het goed: 700!

Toch rijden er volgens het huidige voorstel **280 trams per dag** over die laatste twee takken. Dat zijn gemiddeld **nog geen 3 reizigers per tram**. Misschien moet de HTM straks ligstoelen plaatsen — dan heeft zo’n lege rit tenminste nog ontspanningswaarde.

De **Voorburgse tak**, het stukje Maanweg–Station, kost volgens Witteveen & Bos **€41 miljoen**. Bij 40 jaar levensduur is dat €1 miljoen per jaar. Met minder dan 100.000 reizigers per jaar betekent dat circa **€10 aan afschrijving per rit** — daarbovenop komen nog de variabele kosten: materieel, bestuurders, energie, onderhoud en ondersteunend personeel. Daar tegenover staan de inkomsten van een kaartje van hooguit € 2 op, dan rijst de vraag: ‘is dit een solide businesscase?’

Het doet een beetje denken aan tramlijn 10 — kent u dat lijntje nog? Zo leeg soms, dat de bestuurder de passagiers persoonlijk kende... allebei.

Terugkomend op vraag 0 concludeer ik dat de Rijswijkse en Voorburgse tak het probleem niet oplossen, maar juist veel grote problemen creëren voor onze gemeente.

Ons advies: wacht eerst de lopende onderzoeken af, en besluit pas als de feiten compleet zijn.

Dan nu naar de verkeersinfarcten die het gevolg zijn van het maatregelen pakket:

[Slide nr. 3]

Of de Geestbrug wordt afgesloten (pakket 1) of de Broekslootbruggen (pakket 2): in beide gevallen ontstaan er meerdere verkeersinfarcten door het waterbed-effect.

Een illustratief voorbeeld: bij de werksessies van de participatiewerkgroep Vlietlijn moest het ingenieursbureau alle verkeerslichten op oranje zetten om de simulaties draaiende te houden. Zodra één stoplicht op rood ging, stond meteen alles vast. Zelfs de computer kreeg een verkeersinfarct.

Knelpunt 1: Laan van Nieuw Oosteinde / Pr. Mariannelaan / Parkweg

Op deze locatie — voor het witte politiebureau — lopen de cyclustijden van de verkeerslichten in de avondspits bij pakket 1 op tot meer dan vier minuten, zo blijkt uit de verkeersonderzoeken.

Dit is een opmaat naar een gridlock, het verkeer blokkeert elkaar zodanig dat **niemand meer kan doorrijden, zelfs niet bij groen licht**. Ook in Rijswijk ontstaat een vergelijkbaar infarct bij de Haagweg.

[Slide nr. 4]

Knelpunt 2: Maanweg, Regulusweg, Westenburgstraat.

Hoewel op Haags grondgebied, worden vooral inwoners van Voorburg geraakt door de onveilige oversteekpunten en files.

Omdat de oostelijke fietsoversteek verdwijnt, moeten fietsers vanuit de Westenburgstraat **drie keer oversteken** om richting Den Haag of Voorburg-Noord te komen. Dat is niet bepaald fietsvriendelijk. Onderzoeksbureau Arcadis stelt dat dit noodzakelijk is om totale stilstand van autoverkeer te voorkomen. Maar elders melden ze dat het fietsverkeer **met 250% gaat groeien**. Kortom, de oplossing voor de tram met maar weinig reizigers creëert voor de talrijke fietsers problemen.

Het aantal opstelstroken voor auto's richting de A12 en Pr. Bernhardlaan gaat van vier naar twee. Enkele jaren geleden is juist geïnvesteerd in extra opstelstroken omdat het daar structureel vastliep. De andere kant op, richting de Maanweg, verdwijnt er ook een rijstrook.

Deze kruising zal onvermijdelijk dichtslibben. Het raadsvoorstel markeert deze locatie terecht met een **rood uitroepteken**. Voor fietsers wordt het dan helemaal ondoenlijk om via 3 oversteken tussen dit stilstaande verkeer door te laveren.

[Slide 5.]

Knelpunt 3: Oversteek van de Mariannelaan van Opa's veldje naar het Stationsplein

Tijdens de spits komen er — naast het drukke busverkeer — ook nog eens 12 trams per uur vanaf Opa's Veldje voorbij. Doet dit niet denken aan de oversteek op deze oude foto van het Westeinde richting Herenstraat, waar het verkeer moest wachten op de passerende treinen?

Er zullen extra verkeerslichten moeten worden geplaatst om fietsers veilig te laten oversteken. Daardoor staan zowel fietsers als automobilisten straks tot twaalf keer per uur te wachten bij het Marianneviaduct — simpelweg omdat de tram daar telkens moet kruisen.

Tot slot: Vanwege de tijd ga ik nu niet in op het verkeersfilter op de Geestbrug, maar één punt kan ik niet onbenoemd laten. Jarenlang is er gesproken over een verkeersfilter bij de Sluisbrug bij het Damplein — uiteindelijk wees het Openbaar Ministerie de voorgestelde oplossing af. Wat maakt dat het college denkt dat een verkeersfilter op de Geestbrug wél praktisch haalbaar en juridisch houdbaar is?

Als we alle gevolgen van maatregelpakket 1 bezien, komt de vraag op:” **leidt maatregelenpakket 1 niet tot de Mall 2?** “

Voorzitter, ik rond af:

- Cruciale feiten over het gevolgen van het maatregelenpakket zijn nog in onderzoek
- De Rijswijkse en Voorburgse tak blijken niet rendabel en lossen de problemen van de Binckhorst niet op.
- Tegelijkertijd dreigen ernstige verkeersknelpunten, waar vooralsnog geen oplossing voor is.

Wij vragen ons dan ook af; vanwaar deze haast? Houdt de besluitvorming aan. Wacht totdat er duidelijkheid is over de wensen van buurgemeenten Rijswijk en Delft, de nut-en-noodzaakafweging en vooral de oplossingen voor de grote verkeersknelpunten.