A. Bartels

Aan: De projectorganisatie Vlietlijn

De Colleges van Burgemeester en Wethouders van Delft, Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk

De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH.

De Algemeen Directeur van de HTM.

(Adressering separaat)

Rijswijk, 10 maart 2025

Betreft: Nieuw voorstel OV ontsluiting Binckhorst

Geachte bestuurders en projectorganisatie,

In het kader van de ontwikkeling van de Binckhorst is in november 2023 een "Bestuursovereenkomst bereikbaarheid CID-Binckhorst" gesloten tussen de ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de Provincie Zuid Holland, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de Gemeente Den Haag, de Gemeente Leidschendam-Voorburg en de Gemeente Rijswijk.

In deze overeenkomst wordt ingaan op de planuitwerking en studiefase.

Een onderdeel van de scope is: "Een HOV-verbinding van station Den Haag CS via de Binckhorstlaan – inclusief inpassing ter hoogte van de spoorviaducten gelegen aan de Binckhorstlaan – over de Maanweg richting station Voorburg en over de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft, hierna te noemen: HOV verbinding."

Op dit onderdeel wil ik nader ingaan. Gebleken is dat het inpassen van de beoogde HOV-verbindingen op een aantal punten lastig is. Het oplossen van de sporendriehoekproblematiek laat ik even buiten beschouwing.

De in de scope beoogde omlegging van tramlijn 1 levert niet alleen vervoerwaardeverlies op, zoals uit eerdere analyses is gebleken, maar leidt er ook toe dat deze tramlijn vanaf de Haagweg tot de Binckhorstlaan niet meer in een vrije baan ligt, omdat dit daar niet mogelijk is. Dat betekent dus ook een achteruitgang van tramlijn 1 als snelle lijn en dat is in het kader van het beoogde HOV-systeem ongewenst. Dat staat nog los van een antwoord op de vraag of een verbinding tussen de Binckhorst en Delft op deze wijze nuttig en noodzakelijk is. Voor Delft is het in ieder geval een achteruitgang.

De snelheidsbeperking op de Geestburgweg in Rijswijk en Prinses Mariannelaan in Leidschendam-Voorburg geldt uiteraard voor iedere tramlijn, die hier overheen zou moeten rijden[1].

De beoogde verbinding tussen Den Haag Centraal via de Binckhorst richting station Voorburg heeft nog geen kader. Mogelijk kan in de verdere toekomst doortrekking naar Zoetermeer plaatsvinden. Waar na Den Haag Centraal de tram heengaat is nog onbekend. Het lijkt ondenkbaar dat het zou gaan om een korte pendeldienst tussen Den Haag CS en Station Voorburg. Het is ook niet logisch om het tracé van tramlijn 9 te gebruiken, omdat de gemeente Den Haag lijn 9 juist wil opwaarderen.

Dit alles overziende is bij mij het idee ontstaan om een andere oplossing voor te stellen. Dit voorstel heb ik ook besproken met de Buren van de Binckhorst uit Leidschendam-Voorburg. Die hebben het omarmd en vervolgens in de publiciteit gebracht. Dat is uiteraard prima.

Tramlijn 15 als drager van het openbaarvervoersysteem

Het voorstel houdt in essentie in om tramlijn 15 als drager van het openbaarvervoersysteem voor de Binckhorst te gebruiken. Tramlijn 15 rijdt nu tussen Noordorp en station Den Haag Centraal en is een relatief korte lijn. Mijn voorstel is om tramlijn 15 vanaf Den Haag Centraal door te trekken naar de Binckhorst[2]. Omdat tramlijn 15 bij verschillende haltes bij de huidige tramlijn 1 en ook bij tramlijn 19 komt, is hiermee ook de relatie met Delft geborgd en kan tramlijn 1 op de huidige route blijven rijden[3]. Ook is hierbij geborgd dat de HOV-ontsluiting van de Binckhorst onderdeel uitmaakt van het regionale OV-netwerk.

Tramlijn 15 kan op de Binckhorst op drie manieren worden vormgegeven:

1. Het eindpunt is bij de Binckhorstburg, waarbij gewerkt wordt met:
    a. het gebruikmaken van beide sporen op de Binckhorstlaan om per spoor heen en weer te rijden en de wissel van spoor op een andere plek te laten plaatsvinden. Hierdoor kan bij het eindpunt bij de Binckhorstbrug zeer frequent een tram voor passagiers gereed staan, of:
    b. het bij de brug de tram van het ene naar het andere spoor laten wisselen, maar dit kost ruimte en kan negatief van invloed zijn op de beoogde hoge frequentie en het halteren.

2. De tram rijdt vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan, de Maanweg, de Zonweg, de Melkwegstraat, de Binckhorstlaan en dan weer richting Den Haag Centraal. Dit "ommetje" neemt een wat groter gebied mee.

3. De route van de tram vanaf de Binckhorstlaan door te trekken richting station Voorburg. Mijn voorstel is om nu nog niet voor deze mogelijkheid te kiezen, omdat deze oplossing vooruitloopt op de plannen om mogelijk de zogeheten Huygenstunnel te realiseren. Bovendien moet er bij deze oplossing, indien de Huygenstunnel er niet

---

[1] Daar komen de negatieve effecten op de doorstroming van het kruispunt Haagweg/Geestbrugweg als gevolg van de afslag die de tram moet maken nog bij. De tram moet in de afslag langzamer rijden, dan in het geval de tram, zoals nu het geval is, rechtdoor gaat. Hierdoor zullen de groen/roodfasen van de verkeerslichten ook meer tijd gaan vragen. En dan laat ik het geluid en trilling van een tram die een bocht neemt nog buiten beschouwing

[2] Tramlijn 15 gaat bij CS nu over in tramlijn 16. Dat moet ontkoppeld worden. Tramlijn 16 kan bijvoorbeeld via het Korte Voorhout en Den Haag Centrum naar Den Haag HS en verder worden geleid.

[3] Dit laat onverlet dat op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan wél maatregelen nodig zijn onder meer om de huidige voor fietsers onveilige situatie te verbeteren.

zou komen, onder meer nog een oplossing worden gevonden om de toe-rit tot de A12 niet af te knijpen. Bovendien is er nog de problematiek van de inpassing bij "Opa's Veldje" en bij de stationsomgeving.

De keuze tussen de 1e en 2e mogelijkheid is een beetje een kwestie van smaak. De eerste mogelijkheid is beduidend goedkoper en houdt de opties voor ontwikkelingen in de verdere toekomst, zoals die van de Huygenstunnel en de eventuele doorverbinding richting Zoetermeer, open zonder dat nu investeringen worden gedaan die later overbodig zouden kunnen blijken te zijn. Naar de 1e mogelijkheid zou derhalve mijn voorkeur uitgaan. De 2e mogelijkheid neemt een wat groter gebied mee.

De fasering

Bij de fasering zal er rekening mee moeten worden gehouden dat in de eerste fase de gewenste ontsluiting van de Binckhorst met de bus zal moeten plaatsvinden. Met het oog hierop is al in een vrijebusbaan voorzien. Bij de toename van het aantal reizigers kunnen de geleden bussen die de HTM heeft aangeschaft goede diensten bewijzen.

In de tweede fase zal de HOV-tram aan de orde komen, die wat mij bij betreft loopt tot de Binckhorstbrug en eventueel via genoemd "ommetje". Vóórdat deze fase kan worden aangepakt moet onder meer de problematiek van de sporendriehoek en omgeving zijn opgelost.

In de derde fase kan de eventuele doortrekking van de HOV-lijn bijvoorbeeld richting Zoetermeer aan de orde komen.

Kostenbesparing en geen vervoerwaardeverlies

Mijn voorstel leidt tot een kostenbesparing en dat is welkom, ook in het perspectief dat er helaas beperkingen van het budget voor het openbaar vervoer worden overwogen.
Tramlijn 1 wordt niet omgelegd en dat scheelt behoorlijk wat investeringskosten. Het traject van de HOV-lijn is in de Binckhorst korter en is zelfs substantieel korter indien de tram bij de Binkhorstburg een eindpunt heeft.
Er treedt geen vervoerwaardeverlies op bij tramlijn 1 en dat is gunstig voor de exploitatie. Door de koppeling via een overstap van tramlijn 15 naar tramlijn 19, draagt deze oplossing ook bij aan de exploitatie van lijn 19, die uiteindelijk naar de TU-wijk gaat.

Mijn voorstel is flexibel omdat het meegroeit met de ontwikkelingen, ook voor een eventuele derde fase.

Conclusie

Ik meen dat het voorstel om tramlijn 15 als drager van het openbaar vervoer systeem voor de Binckhorst te kiezen tegemoet komt aan de problemen die bij de uitwerking van de scope aan de orde zijn gekomen. Deze oplossing is ook goedkoper, flexibeler, leidt niet tot vervoerwaardeverlies en is niet in het nadeel van de gemeente Delft.

Ik onderken dat mijn voorstel een wijzing van de scope inhoudt. Bijlage 2 van de Bestuursovereenkomst voorziet in een procedure hiervoor. Mijn voorstel en advies is om hier gebruik van de maken.

Met vriendelijke groet,

Andries Bartels

