Ir. A. Bartels[1]

Gemeente Rijswijk
05 MEI 2023
Corsa nummer:

Aan de Raad van de gemeente Rijswijk
Postbus 5305,
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 4 mei 2023

Betreft: Tramlijn 1 en stop Geestbrug.

Geachte Raad,

Op 16 mei, respectievelijk 1 juni 2023 komt in Forum Stad, respectievelijk uw raad het "Raadsvoorstel herinrichting Geestbrugweg en Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst" aan de orde. Graag wil ik op het voorstel om tramlijn 1 om te leggen ingaan. Aan het slot ga ik nog in op de stop bij de Geestbrug.

Vaak hoor ik zeggen: als je voor het openbaar vervoer bent, kun je niet tegen de omlegging van tramlijn 1 over de Geestbrugweg naar de Binckhorst zijn.
Ik ben een groot voorstander van het openbaar vervoer, maar toch een tegenstander van de omlegging van tramlijn 1[2]. De reden hiervan is dat de huidige gestrekte route van tramlijn 1 van Delft, via Rijswijk, het scholencomplex bij station Hollands Spoor, Den Haag centrum en Scheveningen (en terug) een behoorlijk hoge vervoerwaarde heeft. Bovendien is deze lijn ook voor de gemeente Delft van grote betekenis. Het is wat betreft exploitatie één van de betere lijnen van de HTM. Deze vervoerwaarde gaat voor een belangrijk deel verloren, als de omweg via de Binckhorst wordt gemaakt. Bovendien is nog in het geheel niet duidelijk waar die tram na station Den Haag Centraal naar toe gaat of vandaan komt.

Voor een goede openbaar vervoer ontsluiting van de Binckhorst is omlegging van tramlijn 1 niet nodig. In het plan is een nieuwe openbaar vervoer verbinding per rail voorzien van Station Voorburg naar station Den Haag Centraal (vice versa). Dat kan in die situatie een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding (HOV) worden met een hoge snelheid en flinke capaciteit. En als de wil er is, is het zelfs mogelijk deze zonder kruisingen uit te voeren. Deze nieuwe lijn van Station Voorbrug naar Station Den Haag Centraal kan het aanbod van reizigers uitstekend aan, zeker als er in hoge frequenties wordt gereden.

[1] Mijn naam mag openbaar vermeld worden.
[2] Gezien mijn arbeidsverleden bij de voormalig opdrachtgever van onder meer het openbaar vervoer in de regio Haaglanden, het Stadsgewest Haaglanden, acht ik mij niet geheel ondeskundig.

De trambaan in Leidschendam-Voorbrug en op de Geestbrugweg kan niet in een vrije baan worden aangelegd. De omgelegde lijn1 zou dus geen HOV-verbinding worden. En dat moeten we anno 2023 niet doen. Die tijd hebben we gehad. Daar komt nog bij dat de infrastructuur van de huidige route van tramlijn 1 de afgelopen jaren met flinke investeringen gereed is gemaakt voor de nieuwe tram, die de oude GTL-voertuigen gaat vervangen. We staan aan de vooravond van de invoering ervan.

Nut en noodzaak van de omlegging van tramlijn 1 zijn niet aangetoond. Dat was een voorwaarde van uw Raad. De model- en bureaustudies laten overigens wel het behoorlijke verlies aan vervoerwaarde ten opzichte van de huidige situatie van lijn 1 zien. Voorts blijft de voor de hand liggende vraag, of er nu echt zóveel toekomstige bewoners van de Binckhorst met de (stop)tram naar Delft willen, onbeantwoord. Bovendien kun je je afvragen of dit nu de meest voor de hand liggende route is om Den Haag met hoogwaardig en snel openbaar vervoer met Delft te verbinden, zoals het koningscorridor idee beoogt.

Een tram over de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan brengt hoge investeringskosten met zich mee. Het spoor zal in Rijswijk en Leidschendam-Voorbrug uit elkaar moeten worden gelegd, de wissels en bovenleiding moeten worden aangepast, de haltes zullen moeten worden veranderd en mogelijk zal er ook een update van de beveiliging nodig zijn. Evenals bij de Haagweg is gebeurd, is het vrijwel zeker dat de (oude) liggers vervangen zullen moeten worden. Dat betekent eigenlijk een bijna nieuwe infrastructuur. En dan heb ik nog niet over de Geestbrug. Dat gaat allemaal flink in de papieren lopen, dat weten we van de Haagweg. En, wie gaat dat betalen en is dát nu een doelmatige investering?

Het is meer dan opmerkelijk, dat de lijnvoeringen nog onderwerp van nadere studie en besluitvorming zullen zijn. Daar worden nu geen voorstellen voor gedaan. Dat komt later. Concreet betekent dit, dat er op dit moment erg veel los zand is. Het traject van de omgelegde tramlijn 1 zou ook door een andere lijn uitgevoerd kunnen worden en lijn 1 zou via Ypenburg het tracé van lijn 19 naar Delft kunnen volgen (3 tot 4 minuten extra reistijd), om maar wat voorbeelden te noemen. Ik ga ervan uit dat aan u als Raad te zijner tijd de beslissingsvoorstellen voor de lijnvoeringen niet worden voorgelegd, omdat dat de lijnvoering niet uw beslissingsdomein is. Dat geldt overigens ook voor het College van B&W. Door nu een "go-besluit" te nemen geeft u als Raad dus veel uit handen. Dat geldt ook voor de uitwerkingen van de herinrichting van de Geestbrugweg, de eventuele stop bij de Geestbrug, de tramhaltes, enzovoorts. Dat zijn allemaal nog uit te werken zaken. Vrijwel niets staat nu vast.

Ik begrijp best dat er ook een bestuurlijke kant aan dit dossier zit. Den Haag wil graag door en Rijswijk wil graag aan boord komen. In mijn perceptie kan Den Haag zonder omlegging van tramlijn 1 gewoon verder. Dat hoeft ook binnen het MIRT geen halszaak te zijn, zeker nu vast staat dat de omlegging van lijn 1 geen HOV-lijn kan worden. Bovendien zijn er voor het idee van de koningscorridor, wat we daar ook van vinden, goed werkbare alternatieven. Daar zou de gemeente Den Haag van overtuigd moeten raken. Dat geldt ook voor de MRDH, als daar nog eens in

ogenschouw wordt genomen dat omlegging van tramlijn 1 leidt tot een verlies aan exploitatieopbrengsten en een investering is, waar je vraagtekens bij kunt zetten.

Dat de gemeente Den Haag ook nog zit met het Rijswijkseplein, waar ze liever lijn 1 vanaf willen halen is een punt van een andere orde. Hier zijn overigens andere oplossingen voor. Die heb ik destijds in mijn zienswijze aangegeven, maar die zijn als het ware voor kennisgeving aangenomen.

Ik veroorloof mij nog een opmerking over een ander onderwerp: de stop bij de Geestbrug. Mocht de stop bij de Geestbrug te complex zijn, dan is er een goed alternatief, namelijk het (fysiek) afsluiten van de Binckhorstlaan op de grens van Leidschendam-Voorbrug en Den Haag[3]. Die zou zelfs heel snel ingevoerd kunnen worden om ook nu al autoverkeer op de Geestbrugweg te weren, want dat is nu al te veel. Of er nu een tram komt of niet, er moet minder autoverkeer op de Geestbrugweg (en Haagweg) komen. Het is goed voorstelbaar dat Leidschendam-Voorburg hier graag aan wil meewerken, om zo parkeerders uit de Binckhorst te weren. De Binckhorst zelf kan via de Maanweg de wijk in- en uitrijden. Deze stop is eenvoudig en snel tegen relatief lage kosten realiseren.

[3] Dit idee heb ik per brief van 16 maart 2023 aan het College van B&W van Rijswijk voorgelegd. Een reactie daarop heb ik (nog) niet ontvangen.