



Datum 23 april 2025

Onderwerp Reactie op 'Nieuw voorstel OV ontsluiting Binckhorst', d.d. 10 maart 2025

Geachte 

Dank voor uw brief over De Vlietlijn, wij waarderen het dat u actief meedenkt over het project. U heeft uw brief gestuurd aan de projectorganisatie De Vlietlijn, Gemeente Leidschendam-Voorburg, Gemeente Rijswijk, Gemeente Den Haag, de bestuurscommissie MRDH en de algemeen directeur van de HTM. Hierbij ontvangt u een gezamenlijke reactie namens alle aangeschreven partijen op uw brief. In onze reactie reageren we inhoudelijk op uw voorstel. Voorafgaand lichten we kort de aanleiding van het project De Vlietlijn aan u toe.

Achtergrond De Vlietlijn

De OV-verbinding doorkruist het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst in Den Haag, waar tot 2040 zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij komen. Meer woningen en banen betekent meer reizigers. De nieuwe tramverbinding zorgt voor een betere bereikbaarheid van het gebied. Bewoners, werkenden en bezoekers reizen straks makkelijk, comfortabel en snel tussen Den Haag, Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Delft.

Als de nieuwe tramverbinding er komt dan maken we ook de omgeving eromheen geschikt. Met meer ruimte voor fietsers, voetgangers en groen. Op die manier verbeteren we de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid van Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Onderbouwing en besluiten voor De Vlietlijn

De verkenning naar een HOV-verbinding door CID-Binckhorst kent een brede context van onderzoeken en beleidsvoornemens. Een overzicht van onderzochte tracés, onderbouwing en besluiten tot en met 2019 is terug te lezen in het rapport 'Feitenrelaas tussenstap –Historisch overzicht onderzochte tracés, onderbouwingen en besluiten t/m 2019' van 27 mei 2021. Een schematische weergave is opgenomen in figuur 1. De belangrijkste onderdelen lichten we hieronder toe:



Figuur 1. Voorgeschiedenis project De Vlietlijn

Verkenningfase

In de Verkenningfase zijn mogelijke tracés voor de Vlietlijn onderzocht middels een Vervoerwaardestudie. Hierbij zijn twee varianten meegenomen namelijk; alleen de Rijswijk-tak en een variant met alleen de Voorburg-tak. Uit deze studie blijkt dat er veel vraag naar openbaar vervoer is vanuit de Binckhorst naar Rijswijk en Delft en dat de variant met de twee takken (naar Voorburg en Rijswijk) daar als beste uitkomt. Een belangrijk argument is dat we reizigers vanuit de Binckhorst richting Rijswijk en Delft niet willen laten omreizen via Den Haag CS of Den Haag HS door het al drukke centrum van Den Haag.

Lijnvoeringstudie

Op dit moment is nog niet voor een lijnvoering (de wijze waarop de aangelegde traminfrastructuur in de exploitatie bediend zal worden) gekozen. De Lijnvoeringstudie loopt nog in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) met de HTM. De Bestuurscommissie Vervoersautoriteit van de MRDH neemt pas rond 2030 een besluit over de uiteindelijke lijnvoering, uiterlijk een jaar voordat de tram gaat rijden.

Kantoorlocatie

Route Geestbrugweg – Pr. Mariannelaan

De Geestbrugweg gaat zonder maatregelen (onafhankelijk of er een tram komt of niet) veel drukker worden met autoverkeer dan nu. Voor de leefbaarheid worden daarom maatregelen onderzocht om de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer te verminderen. Ook de doorstroming van de tram is gebaat bij dergelijke maatregelen. Een slechte verkeersdoorstroming op de Geestbrugweg is in beide opzichten ongewenst. Afslaande trams hebben een iets langere rijtijd over het kruispunt dan trams die rechtdoor gaan. Dat is niet maatgevend voor de werking (cyclustijden) van de verkeerslichten. Mocht de wenselijke verbinding tussen Binckhorst en Rijswijk/Delft met bussen worden uitgevoerd, dan zal dit ook impact hebben op de verkeerslichten. Trillingen zijn natuurlijk een punt van aandacht. Het tramspoor zal zodanig worden aangelegd dat wordt voldaan aan de eisen voor geluid- en trillinghinder.

Route Station Den Haag Centraal – Binckhorst – Station Voorburg

Een eindpunt van De Vlietlijn op Station Den Haag Centraal is niet mogelijk omdat er bij Station Den Haag Centraal geen keerpunt is en niet wenselijk omdat veel reizigers verder willen reizen dan Station Den Haag Centraal. Daarom is in de Vervoerwaardestudie uitgegaan van een doorgaande lijn na Station Den Haag Centraal. Een tak gaat naar Scheveningen en een tak via Korte Voorhout en Kneuterdijk naar het Statenkwartier. Met deze verbinding ontstaat er een verbinding tussen Scheveningen-World forumgebied en Station Den Haag Centraal en Binckhorst. Dus niet alleen een pendeldienst tot Station Den Haag Centraal.

Uw voorstel

We hebben uw inbreng voor een alternatieve route bestudeerd. We menen echter op basis van de onderzoeken in de afgelopen jaren dat het in 2023 vastgestelde voorkeurstracé in de Verkenningfase (VKA T1) de oplossing is die het best voldoet aan de doelstellingen die we als alle deelnemende partijen van De Vlietlijn samen hebben vastgesteld. Daarnaast gaan wij ervan uit dat dit voorkeursalternatief de meest kostenefficiënte oplossing is voor De Vlietlijn. Dit lichten we graag verder toe.

Tramlijn 15

Den Haag heeft een zogenaamd transversaal netwerk, dat wil zeggen dat de lijnen vanuit de rand van het stedelijk gebied door het centrum en langs een hoofdstation gaan en daarna verder naar een andere rand van het stedelijk gebied. Hiermee ontstaan logische doorgaande lijnen waarin mensen ook via het centrum door kunnen reizen. De huidige keuze om lijnen 15 en 16 aan elkaar te koppelen bij Den Haag Centraal is vanuit infrastructurele redenen gemaakt (er is geen eindpunt bij Den Haag Centraal), maar kent weinig doorgaande reizigers. Een lijn met U-bocht heeft weinig tot geen toegevoegde waarde voor reizigers en moet dan in feite beschouwd worden als een lijn die bij Den Haag Centraal eindigt. Dit leidt volgens onze onderzoeken tot vervoerwaardeverlies. Daarnaast zorgt de voorgestelde verbinding via tramlijn 15 ervoor dat doorgaande reizigers via het centrum van Den Haag en Rijswijkseplein worden geleid waardoor dit nu al zeer drukke verkeersplein extra wordt belast.

Met de geplande gebiedsontwikkelingen in de Binckhorst ontstaat een flinke vervoerbehoefte vanuit de Binckhorst van en naar Rijswijk en Delft. De voorgestelde verbinding via tramlijn 15 biedt dat niet. Het is niet realistisch om te verwachten dat iemand bij de Zonweg instapt, en vervolgens via Station Den Haag Centraal, het Spui en de Rijswijkseweg naar Delft zou reizen. Dat zou betekenen dat naast de voorgestelde tramlijn 15 ook een directe busverbinding met Delft gerealiseerd zou moeten worden om aan die vervoervraag te voldoen. Omdat deze parallel aan de tramverbinding zou lopen, is dat geen efficiënte exploitatie. Daarnaast zouden deze bussen dan dezelfde route via de Geestbrugweg gebruiken. Bovenstaande argumenten hebben ertoe geleid om alleen opties met doorgaande lijnen te onderzoeken.

Huygenstunnel

Een doortrekking onder de Vliet door richting Ypenburg en Zoetermeer is onderdeel van de ideeën voor de Schaalsprong Openbaar Vervoer, zoals die een aantal jaren geleden is vastgesteld. Er is geconstateerd dat de tak richting Zoetermeer voorlopig nog niet aan de orde is, omdat er nog voldoende capaciteit is op de huidige treinverbinding. Ideeën als de Huygenstunnel zijn aantrekkelijk, maar op korte en middellange termijn zeer ingrijpend en kostbaar.

Een eindpunt bij Station Voorburg is vanuit het OV-netwerk een logische en wenselijke keuze. Uitstellen van de aanleg van deze tak leidt tot langdurig kwaliteitsverlies van het OV-netwerk. En is daarom in onze ogen de investering waard, ook als op lange termijn de Huygenstunnel gerealiseerd zou worden.

Fasering

Meegroeien met de ontwikkeling van de Binckhorst door het versterken van de bestaande buslijnen is zeer wenselijk, maar op termijn onvoldoende om aan de vervoervraag te blijven voldoen. Er wordt nu gewerkt aan de uitwerking van de ontwerpen voor de tramlijn volgens het vastgestelde voorkeustracé. Bij die ontwerpen worden de mogelijkheden onderzocht om vooruitlopend op de start van het rijden van de tram al delen van het tracé te kunnen gebruiken voor bestaande en eventueel tijdelijke buslijnen.

We zijn bezig met uitwerking van het Schetsontwerp (SO). Medio 2026 volgt het Voorlopig ontwerp (VO) waarin de uitvoeringsfasering meegenomen wordt. De suggestie voor de fasering van het OV wordt hierin meegenomen. We willen graag het OV als goed alternatief vervoermiddel aantrekkelijk maken, vooruitlopend op ontwikkeling van De Vlietlijn.

Hoe de tram in de omgeving wordt ingepast - en ook welke lijnvoering van de trams en bussen uiteindelijk wordt gereden - is nu in onderzoek. We verwachten dat medio 2027 het besluit genomen wordt over het ontwerp van de tramverbinding en de inpassing in de omgeving. Het besluit over de lijnvoering vindt daarna plaats, uiterlijk een jaar voordat de tram gaat rijden. Punten uit uw brief die

de inpassing van de Vlietlijn en fasering in de uitvoering verrijken nemen wij mee in de uitwerking van planning- en studiefase.

Met vriendelijke groet,

Wethouder Simon Fortuyn
Voorzitter Bestuurlijk Overleg De Vlietlijn
Portefeuillehouder Investeren in de Regio, Metropoolregio Rotterdam Den Haag