

Het grote Vlietlijn verkiezingsdebat 28/02/26 – Inleiding

Goedenavond, mijn naam is Arne Otte en ik mag vanavond de inleiding van dit Vlietlijn-debat verzorgen.

Vanuit mijn achtergrond als ingenieur en ervaren programmadirecteur kijk ik met professionele interesse naar dit dossier. Grote projecten zijn complex en minder uniek dan vaak gedacht want de patronen van zowel succesvolle als van minder succesvolle projecten zijn bekend.

Maar mijn betrokkenheid is ook persoonlijk: ik woon aan het beoogde tracé in Voorburg-West, heb een onderneming in Den Haag waar een halte is voorzien, en deel een auto met iemand aan de overkant van de Geestbrug in Rijswijk. Vanuit dat perspectief is dit geen interessant project maar een ongevraagde ingreep in mijn dagelijks leven waar ik wakker van lig. Daarom heb ik mij aangesloten bij de Buren van de Binckhorst. Samen met Lodewijk van Vliet die sommigen van jullie vast kennen, hebben we aan deze inleiding gewerkt.

Maar genoeg over mij, in Leidschendam-Voorburg is de studie naar **Stedelijke Snelwegen en Ruimtelijke Ontwikkeling (SSRO)** actueel. Deze studie, die mikt op de lange termijn tot 2070, zou eigenlijk naar voren moeten worden gehaald. Dat zal leiden tot een duurzamer toekomstperspectief en een geheel andere ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingsrichting voor onze gemeente.

Voor het debat over onze toekomst gaan we terug naar 2007. De herontwikkeling van de Binckhorst kreeg een nieuwe koers. In 2009 volgde het bestemmingsplan, met de ambitie van “mondiale allure en hoogstedelijke kwaliteit.” En toen verscheen ook voor het eerst een lijntje richting Delft op de kaart. De basis voor wat nu de Vlietlijn heet.

Wie nog verder teruggaat in de tijd ziet een patroon. De Rotterdamsebaan stond al sinds de Tweede Wereldoorlog op de plankaart staat als één van de Haagse ‘inprikkers’. In de jaren 50 was het idee om het tracé hoog over de Prinses Mariannelaan en de omliggende parken te laten lopen op betonnen pijlers. Ik denk niet dat ik er dan later was komen wonen. Later volgende nieuwe varianten, onderzoeken, en bijstellingen. Dus toen ik als buurtbewoner betrokken raakte liep het project al een tijdje.

Er waren meer van dit soort plannen, zoals de Leidsebaan van Voorschoten via Mariahoeve naar het centrum van Den Haag. Maar plannen die komen kunnen ook weer gaan want die weg is nooit aangelegd al herinnert de lange fietstunnel bij Kasteel Duivenvoorde nog aan dat plan.



In 1990 werd wat nu de Rotterdamse Baan heet opgenomen in het verkeersplan van Den Haag en toen bleek dat de Romeinse resten van Forum Hadriani een bovengrondse aanleg onmogelijk maakten, is gekozen voor een tunnel, uiteindelijk net niet onder mijn huis door.

Aanvankelijk was ook nog een extra tunnelbuis voorzien voor hoogwaardig openbaar vervoer richting Delft, vergelijkbaar met de Sijtwendetunnel, maar die is later geschrapt — achteraf een dure keuze die nu de leefbaarheid in onze wijken bedreigt.

In 2007 stelde de Stadsregio het huidige alternatief vast. In 2012 werd het tunnelontwerp nog 200 meter verlengd, waarna in 2016 de bouw begon en in 2021 de tunnel opening. Alles bij elkaar duurde het project ruim 30 jaar en de aanleg betrof slechts een zeer klein deel daarvan.

Dat laat zien hoe grote infrastructurele projecten verlopen: lang plannen, plannen bijstellen, de context verandert en keuzes vergen heroverweging — soms om technische redenen, soms om financiële redenen, vaak ook door voortschrijdend inzicht. In mijn vak noemen we dat: Think slow, act fast. Maar iedereen kent wel het spreekwoord: Bezint voor u begint.

1 pijnlijk detail: met de kennis van nu zou de circa 650 miljoen euro kostende Rotterdamse Baan niet zijn aangelegd. Hij wordt veel minder gebruikt dan voorspeld en om de kosten te rechtvaardigen. En wie denkt dat een snelwegmonding in een beoogde autoluwe wijk een goed idee is heeft weinig kaas gegeten van stadsontwikkeling. Nu ie er ligt zitten we er nog wel even aan vast. Denk 100 jaar en meer.

Tot zover de geschiedenis. Wat leren we hiervan?

Eén ding staat vast: bij een grote nieuwbouwlocatie hoort goed openbaar vervoer. Die les kennen we sinds de VINEX. De vraag is dus niet óf er goed OV moet komen. De vraag is hóe.

Normaal begin je met wat er al is — bus, tram, trein. En je onderzoekt wat er op afzienbare termijn aan innovaties in de pijplijn zitten. Vervolgens ontwerp je een OV-lijnnnet dat aansluit op de verwachte vraag. Pas daarna bepaal je welk systeem nodig is. Op basis van reizigersprognoses en herkomst en bestemmingsonderzoek en de onzekerheden die daarbij horen bepaal je of je bijvoorbeeld met de flexibiliteit van de bus uit de voeten kunt of de starre infrastructuur voor een tramlijn met hoge capaciteit nodig hebt.

In de Binckhorst blijkt inpassing van een tram al een hell-of-a-job ondanks, brede wegen en gereserveerde ruimte. Bij de Sporendriehoek blijkt een korte tunnel circa 100 miljoen extra te kosten. De prijs van een langere tunnel wordt nog onderzocht. Maar buiten de Binckhorst wordt het nog schadelijker en is er ook geen sprake van HOV-kwaliteit OV meer. Dat past simpelweg niet. De ervaring met grote projecten leert dat de meerkosten van het voorkeurstracé waarschijnlijk nog significant zullen gaan stijgen.

Dat roept de vraag op: is een tramtracé hier -los van de lange tijd tot realisatie- wel de beste keuze? Een hoogwaardige bus op een grotendeels vrije baan kan 5.000 tot 15.000 reizigers per dag vervoeren. Flexibeler, sneller te realiseren, en tegen lagere kosten. Bovendien kun je het aanbod laten meegroeien met de vraag zonder jarenlang met overcapaciteit te rijden. Uit de stukken blijkt dat de business-case voor een tram nog vele jaren negatief zal zijn.

Daarnaast zijn diverse alternatieven nooit serieus onderzocht. Een snelle verbinding over water, een echte Vlietlijn, zoals ik las in het verkiezingsprogramma van CDA Den Haag of innovaties zoals zelfrijdend vervoer zoals opgenomen in het verkiezingsprogramma van de VVD Den Haag zijn elders in de wereld gewoon realiteit. Waarom beperken we ons tot één oplossing als de toekomst breder is?

Belangrijker nog: een nieuwe wijk bouw je niet voor 10 of 20 jaar maar voor generaties. Dat vraagt om een integrale visie voor de ontsluiting van de Binckhorst en omgeving tot 2045–2050. Denk aan het ondergronds brengen van infrastructuur waar dat logisch is, aan het beter benutten van bestaande corridors en aan slimme combinaties van functies. Ondergrondse oplossingen zijn kostbaar maar goud waard als schuilruimte in barre tijden.

Er dan de zo kort mogelijke termijn:

Een vrije busbaan door het hart van de Binckhorst is veel sneller te realiseren. Door bus 26 en 28 door het gebied te laten rijden in plaats van eromheen, ontstaat direct een bruikbaar netwerk. Een bus hoeft niet te wachten tot een nieuwe tunnel klaar is en kan waar nodig al over bestaande infrastructuur rijden zolang een vrije baan nog niet volledig gerealiseerd is. Zo groeit het systeem mee met de wijk zonder de lange onrendabele periode met overcapaciteit die de tram met zich meebrengt. Dat verzin ik niet. Uit het dossier blijkt dat de business case voor een tram na aanleg nog vele jaren negatief zal zijn.

Vergeet ook de fiets niet: onderzoek laat zien dat het fietsverkeer met 250% toeneemt. Goede en veilige fietsroutes naar Den Haag, Voorburg en Rijswijk zijn dus essentieel om druk op kwetsbare wegen zoals de Binckhorstlaan en Geestbrugweg te beperken. Tramlijn 1 blijft natuurlijk de bestaande verbinding via de vrije baan tussen Delft, Rijswijk en Den Haag.

Mijn pleidooi is simpel: Leer van de geschiedenis en van andere grote projecten. Versnel het bredere onderzoek naar stedelijke ontwikkeling en infrastructuur (SSRO). Kies voor duurzaam in plaats van automatisch voor duur. Zorg dat het OV kan meegroeien met de vraag – niet erop vooruitloopt, maar ook niet achterblijft. Dat vraagt om het heroverwegen van politieke keuzes. Het is tijd om met de verdere uitwerking daarvan te starten.

Voldoende stof tot nadenken en voor een stevig debat. Mijn stem staat niet vast, die valt nog te winnen. Ook ik heroverweeg mijn keuzes uit het verleden. Ik wens u een mooi en vruchtbaar gesprek.