

Samenvatting whitepaper

De HOV-Binckbus: een innovatief HOV-alternatief voor de Binckhorst

2 juli 2026



Samenvatting

De ontwikkeling van de Binckhorst met veel woningen en bedrijvigheid kan niet zonder goed openbaar vervoer. In het kader van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is daar aandacht aan besteed. Daaruit is als voorkeursalternatief naar voren gekomen dat de Binckhorst per openbaar vervoer zou moeten worden ontsloten door middel van tramlijnen. Eén tussen station Voorburg en station Den Haag Centraal en één tussen Delft, de Binckhorst en Den Haag Centraal. Deze HOV-verbindingen worden 'de Vlietlijn' genoemd. Dit project is nog in studie.

Tijdens de studiefase is gebleken dat het realiseren van de toch al dure Vlietlijn veel meer gaat kosten dan aanvankelijk is begroot. Het gaat ook jaren langer duren dan werd beoogd voordat de trams kunnen gaan rijden. Bovendien zijn er nog verschillende niet opgeloste uitvoerings- en inpassingsproblemen. Daar kunnen de bewoners en bedrijven van de Binckhorst niet op wachten.

Er is een nieuw alternatief ontwikkeld op basis van een innovatief concept. Een elektrische gelede HOV busverbinding met een kort traject tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg. Een traject met een slimme route, flexibel en hoogwaardig, snel te realiseren én tegen veel lagere kosten aan te leggen en te exploiteren. De HOV-Binckbus. Dat is winst.

De HOV-Binckbus legt een verbinding tussen de Binckhorst en station Den Haag Centraal. Daar is een belangrijke OV-hub. Van hieruit kunnen de reizigers hun route naar hun bestemming vervolgen op de manier die voor hen het meest geschikt is. Die eindbestemmingen liggen voor de Binckhorstbewoners heel verschillend. Vanuit station Den Haag Centraal kan met de HOV-Binckbus de nieuwe wijk frequent en snel worden bereikt.

Op de keper beschouwd is de korte route best innovatief.

- De korte route heeft tot voordeel dat er frequent gereden kan worden met weinig materieel.*
- De korte route geeft veel flexibiliteit, bijvoorbeeld door meer bussen in te zetten als dat nodig is. Er is geen afhankelijkheid van wat er elders op het openbaar vervoernetwerk speelt. Deze lijn staat immers op zichzelf.*
- De dienstregeling kan -mede hierdoor- betrouwbaar worden uitgevoerd.*
- Station Den Haag Centraal wordt nadrukkelijk als OV-hub aangesproken en niet als iets waar men min of meer toevallig langskomt.*
- De beoogde verbinding met Delft is overbodig. Die was nodig om in de Binckhorst genoeg frequentie te kunnen halen, maar dat kan de HOV-Binckbus zelf oplossen, omdat de frequenties op basis van het aanbod van reizigers kunnen worden aangepast door bijvoorbeeld in de spits een extra bus in te zetten.*
- Dat principe is ook van toepassing op de doorontwikkeling van de wijk.*
- En, wat niet onbelangrijk is, de investerings- en exploitatielasten zijn beduidend lager dan bij een tram.*

In het voorstel rijdt de bus, met uitzondering van de Lekstraat waar de te verhardende trambaan gebruikt wordt, met het verkeer mee. Dat kan in principe goed. Met wat meer investeringen, maar echt aanmerkelijk minder dan bij een tram het geval zou zijn, kan voor de HOV-Binckbus op termijn en indien nodig stapsgewijs ook een vrije busbaan worden aangelegd. Er is in het voorstel hiervoor een route uitgewerkt, die de bestaande bebouwing in stand houdt. Hiermee worden verwervingskosten en tijd bespaard. Ook grote civieltechnische kunstwerken, die bij de tram aan de orde moeten komen, zijn in beide varianten (zonder en met vrije baan) niet nodig. Ook dat scheelt geld en tijd.



Route HOV-Binckbus

Het oorspronkelijke plan voor de ontsluiting per tram kan nu nog zonder grote consequenties worden aangepast, omdat er nog geen uitvoeringsbesluiten zijn genomen en nog geen investeringen in uitvoeringsprojecten zijn gedaan. De bulk van de te maken kosten en tempobepalende factoren voor de Vlietlijn bevinden zich pas na de projectbeslissing die voor 2025 was voorzien maar nog altijd niet aan de orde is.

Snelheid is van belang voor de bewoners en bedrijven. Kostenbesparing is belangrijk omdat het budget voor openbaar vervoer toch al onder druk staat.

De HOV-Binckbus, een innovatief concept

Het duurt steeds langer voordat de Vlietlijn-tram kan gaan rijden, ook omdat er nog verschillende knelpunten zijn en omdat nog allerlei procedures moeten worden doorlopen. Dat is niet goed voor de ontwikkeling van de Binckhorst. Er kan niet langer gewacht worden op goed openbaar vervoer. De kosten van de Vlietlijn lopen bovendien steeds verder op.

Moet er op de ingeslagen weg worden doorgegaan? Nu kan er nog veranderd worden. Er is een alternatief met een innovatief concept: de HOV-Binckbus met een korte route. Comfortabel, flexibel, lage investeringskosten, minder exploitatierisico's en snel uit te voeren.

Een korte analyse

In het kader van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst is als voorkeursalternatief naar voren gekomen dat de Binckhorst per openbaar vervoer zou moeten worden ontsloten door middel van tramlijnen. Een lijn tussen station Voorburg en station Den Haag Centraal en één tussen Delft en Den Haag Centraal. Deze HOV-verbindingen worden de Vlietlijn genoemd. Dit project is nog in studie.

De Vlietlijn wordt in breder verband gezien als een HOV-verbinding met de tram van Station Voorburg via de Binckhorst naar Den Haag Centraal om dan door te rijden richting Scheveningen. Het beloop van dit laatste stuk staat nog niet vast. Omdat het om een lange lijn gaat is het voornemen om een tweede HOV-lijn door de Binckhorst te leiden, waarmee op het traject in de Binckhorst extra capaciteit en een hogere intervalsnelheid zou kunnen worden gehaald. Het plan is om deze tweede lijn van de Binckhorst via de Prinses Mariannelaan, Geestbrugweg en Haagweg naar Delft te leiden. Dit zou tramlijn 1 kunnen zijn, die via de omlegging door de Binckhorst bij de Kneuterdijk weer de huidige route naar Scheveningen gaat vervolgen.

De OV-ontsluiting van de Binckhorst per tram is complex. De belangrijkste reden hiervan is dat de Binckhorst ligt ingesloten tussen wegen, spoorwegen en water en maar beperkt toegangswegen kent. Een railverbinding is mede daarom niet eenvoudig te realiseren en kostbaar.

Enkele hoofdzaken.

- Sowieso is aanleg van railinfrastructuur erg kostbaar. Per strekkende meter kost de aanleg van een nieuwe trambaan tussen de 40 en 65 duizend euro. Voor de Vlietlijn wordt voorshands uitgegaan van een half miljard aan investeringskosten.
- De inpassing van de Vlietlijn is niet eenvoudig. Om de raillijn van Station Voorburg naar Den Haag Centraal te kunnen leiden zal een aantal bedrijven geheel of gedeeltelijk moeten worden verplaatst. Dat brengt veel extra kosten en naar verwachting ook vertraging met zich mee.

- De tram moet (bij nader inzien) in een te maken tunnel bij de sporendriehoek lopen, omdat een bovengrondse oplossing niet realiseerbaar blijkt te zijn. De extra kosten hiervan bedragen ten minste 75 miljoen.
- De tram zal tussen de Maanweg en het Station Voorburg (om de Huygenstraverse te sparen) in de marge van het viaduct van de spoorlijn moeten worden gebouwd. Technisch wordt dat lastig, omdat het spoorwegviaduct hoog ligt en omdat daar ook nog boezemwater is.
- De Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg hebben onvoldoende capaciteit om de tram daar in een vrijliggende baan aan te leggen. Die moet daar met het verkeer mee rijden, waardoor de rijnsnelheid langzamer wordt en een HOV-karakter daar niet aan de orde is. De inpassing op deze wegen is, om een enigszins goede inrichting te krijgen, niet eenvoudig. Het idee om de Geestbrug voor verkeer af te sluiten, zodat de tram met minder auto's te maken krijgt, is door de raad van de gemeente Rijswijk afgewezen.
- Bij de kruising Geestbrugweg – Haagweg wordt het toch al drukke kruispunt extra belast door de afslaande tram.

En dan zijn er nog andere punten, zoals de trillingen, de geluidsoverlast, de groenbalans en dergelijke in de vooroorlogse woonwijken.

De OV-exploitatie van de beoogde tramverbindingen is niet per definitie gunstig. De lijn van station Voorburg naar Den Haag Centraal heeft géén achterland. Bovendien zijn er geen grote publiekstrekkers in de Binckhorst, zoals regionale onderwijsinstellingen of een regionaal winkelcentrum. Het openbaar vervoer moet het dus van de reizigers uit de Binckhorst zelf hebben. Uiteindelijk zou het om zo'n 12.500 woningen kunnen gaan. Dat zijn ruim 25 duizend inwoners. Dat is echt de ondergrens voor een enigszins verantwoorde tramexploitatie. Er komen nog werknemers bij, maar dat verbetert het vooruitzicht op een gunstige exploitatie niet significant. De lijn naar Delft levert, als het om de omlegging van lijn 1 gaat, een vervoerwaardeverlies op ten opzichte van de huidige situatie. Dat is daarom duidelijk een minpunt. Rijswijk en Delft hebben zich al tegen deze 'oplossing' uitgesproken. Dat deze lijn in de spits vraag en aanbod van de Binckhorst als tweede lijn mede kan opvangen, is wensdenken en niet op feitelijke onderzoeken gebaseerd. In de spits zit lijn 1 nu al vol en dat staat nog los van de vraag of het mogelijk is om beide trams in een onderling afgestemde cyclus met goede intervallen ingepland te krijgen. Uit vergelijkbare gevallen blijkt dat dit in de praktijk nauwelijks mogelijk is.

Ook omdat er grote civieltechnische kunstwerken (tunnel, bruggen) onderdeel uitmaken van het project zal het nog lang duren voordat de tram kan gaan rijden.

Bovendien hangt er nog altijd een structurele bezuiniging van 10% op het MRDH-budget boven de markt. Die is voor 2026 tot medio 2027 slechts tijdelijk afgewend. Wat er daarna gebeurt, is onzeker. De vraag is of het Rijk dan opnieuw bereid en in staat is om dekking te vinden. Dat alles op een rij leggend dringt de vraag zich op of er met het voorgenomen Vlietlijnconcept moet worden doorgegaan. Het antwoord is dat dit niet verstandig is. Er is bovendien een alternatief, dat snel en tegen veel minder kosten gerealiseerd kan worden.

De HOV-Binckbus als volwaardig alternatief

Het voorgestelde alternatief is om door de Binckhorst een snelle bus over een kort traject te laten rijden tussen Station Voorburg en Den Haag Centraal. Een pendelbus als het ware. Dat is heen en terug samen circa 10 km.

Het voorgestelde model gaat uit van het concept dat station Den Haag Centraal een belangrijke zo niet de belangrijkste OV-hub van de agglomeratie is; van hieruit kunnen met verschillende openbaar vervoerssystemen allerlei bestemmingen in de regio en daarbuiten worden bereikt. Dat is belangrijk omdat de bewoners van de Binckhorst en de daar werkenden bij het vervoer allemaal verschillende bestemmingen hebben.

Zonder afbreuk te doen aan het belang van de nieuwe wijk voor de woningbouw, wordt de wijk Binckhorst niet een zeer belangrijk regionaal (economisch) centrum waarvoor lange openbaarvervoerlijnen van en naar uiteenlopende bestemmingen nodig zijn. Er is immers niet voorzien in grote publiekstrekkers of in grootschalige bedrijvigheid.

Een korte lijn is een innovatief concept. Korte lijnen zijn niet per se routes die de HTM graag voor zich ziet, maar hebben op dit tracé belangrijke voordelen, namelijk:

- Er is, afhankelijk van de gewenste frequentie, slechts één, of er zijn bij een hoge frequentie slechts twee elektrische bussen nodig en dat scheelt ook menskracht en dus kosten.
- Bij een kort traject is de frequentie eenvoudig aan te passen, de korte lijn staat immers op zichzelf en is wat betreft de rijtijden niet verweven met het regionale openbaar vervoernetwerk. De vaak kostenverhogende en inefficiënte effecten van wat vaak wordt aangeduid als 'last mile' en 'first mile' trajecten uit een vervoersketen treden hierdoor niet op.
- Flexibiliteit is zeker in de opbouwfase van een wijk van belang. De lijnvoering kan dan immers als het ware meebewegen met de vervoersvraag.
- Door de zelfstandigheid van de korte lijn is de betrouwbaarheid bij de rijtijden groot.
- Een bus biedt flexibiliteit om de route -al dan niet tijdelijk- eenvoudig aan te passen, indien dat om wat voor reden ook nodig is. Bij een wijk in ontwikkeling is dergelijke flexibiliteit -zeker tijdens bouwprojecten- meer dan gewenst.
- De investerings- en exploitatiekosten van de elektrische bus zijn beduidend lager dan die van de tram, waardoor het volume aan reizigerspotentieel ook kleiner kan zijn en de kans op een desinvestering, ook gelet op de huidige behoefte, praktisch afwezig is.
- De voorgestelde HOV-Binckbus kan snel worden gerealiseerd, niet als tijdelijke oplossing in afwachting van iets anders, maar als goed en

betrouwbaar openbaar vervoer dat meebeweegt met de ontwikkeling van de Binckhorst. En een structurele oplossing telt voor de bewoners.

Met de huidige kwaliteit van de gelede elektrische bussen kan dit vervoer zeker goed concurreren met de tram. Hadden trams voorheen een wat hogere status dan de bus, de nieuwe gelede bussen met goede voorzieningen voor de passagiers kunnen de concurrentie met de tram heel goed aan. De elektrische bus is op alle punten goedkoper wat betreft investering en exploitatie. Dat is in de bijlage geïllustreerd. Ten opzichte van de tram is er eigenlijk maar één nadeel. De reizigerscapaciteit ligt lager dan bij de tram. Door zo nodig meer bussen in te zetten, bijvoorbeeld in de spits, kan dat worden opgelost. Om eventuele spitsproblemen op te vangen, behoort ook de aanleg van een vrije busbaan tot de mogelijkheden.

De route

De route die deze HOV-Binckbus zou moeten rijden is als volgt:

- De start van de route is bij Den Haag Centraal. Hier realiseren we een bushalte voor heen en een voor terug ten zuidoosten van het viaduct naar het busplatform.
- De bus rijdt vervolgens over het bestaande tramtracé langs de Lekstraat. Dit tracé moet dan verhard worden, zodat de bus van die baan (heen en terug) gebruik kan maken.
- Bij het Scheldeplein voegt de bus in op de rijbaan, daarbij gebruikmakend van de verkeersregelinstallatie die er nu al voor de tram is. De weg is daar 2x2 breed.
- De route wordt vervolgd de Binckhorstlaan in. Bij de Rotterdamsebaan neemt de bus de parallelweg.
- De route wordt via de Maanweg vervolgd om na het viaduct van de A12 met een bocht via de Laan van Nieuw Oosteinde naar de Prinses Mariannelaan en bij Station Voorburg te komen. Deze route heeft onder meer als voordeel dat de bus geen invloed heeft op de oprit naar de A12, omdat de bus het wegvak voor rechtdoor neemt.
- Van Station Voorburg rijdt de bus via de Prinses Mariannelaan en Westenburgstraat naar de Maanweg.
- Van de Maanweg, Binckhorstlaan (deels via de parallelweg) en Lekstraat (op de verharde trambaan) komt de bus weer bij Den Haag Centraal en de eerdergenoemde nog te maken bushalte daar.
- Voor de retourrit rijdt de bus door richting de Bezuidenhoutseweg om daar te keren op het bestaande keerpunt aan de kop van het stationscomplex.

In dit voorstel is ervoor gekozen om de bus niet naar het busplatform te laten rijden (zoals bus 28 nu doet), omdat dit een wat grote omweg is en tijd kost. Door de bus op maaiveld te laten halteren wordt ook beter aangesloten op andere OV-verbindingen. Den Haag Centraal is immers een belangrijke OV-hub. Zoals eerder gemeld, kunnen mensen uit de Binckhorst kunnen daar overstappen op bus, tram of trein naar hun eindbestemming.

Het verdient aanbeveling om een voldoende aantal bushaltes aan te leggen, omdat hiermee het gebruik wordt bevorderd.



Route HOV-Binckbus

De afstand, actieradius en frequentie

De voorgestelde route heeft een lengte van circa 5 kilometer enkele reis, dus circa 10 kilometer retour. De nieuwe 18 meter lange, gelede elektrische bussen van de HTM zijn volgens de HTM ontworpen om de gehele dag in de stad te rijden op één acculading, zodat bijladen alleen op stalling hoeft plaats te vinden.

De afstand die met een volle acculading kan worden gereden hangt uiteraard af van het seizoen en het aantal plaatsen waar moet worden opgetrokken (haltes, kruispunten). Een elektrische bus van het nieuwe type kan met een volle accu 190 tot 310 kilometer rijden. De oplaadtijd is afhankelijk van het type lader. Bij een snellader is dat tussen de 10 en 30 minuten. Als tussentijds opladen nodig is, dan kan dat bijvoorbeeld bij Station Voorburg of Den Haag Centraal in combinatie met de verplichte pauze voor de bestuurder.

Een lengte van 10 kilometer rijden met een constante snelheid van 50 km/u duurt ongeveer 12 minuten. Met optrekken en afremmen, het halteren bij de bushaltes en passages bij kruispunten zal deze snelheid niet gehaald worden, maar zal de gemiddelde tijdsduur van de rit op en neer ongeveer 15 minuten zijn. Dit is 7,5 minuten enkele reis. Dat is een redelijke frequentie, die bovendien met één bus gereden kan worden. Omdat er ook nog gepauzeerd moet worden, is het wellicht uiteindelijk beter om twee bussen in te zetten. Of dat echt nodig is, zal uit een gedetailleerde trajectanalyse moeten blijken.

Tweede lijn naar Delft is overbodig

In dit voorstel is het maken van een OV-verbinding via de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg met een doorsteek naar Delft niet nodig en kan tramlijn 1 blijven rijden zoals nu het geval is. Lijn 1 genereert op die route een hoge vervoerwaarde, omdat deze lijn het scholencomplex bij Holland Spoor en hartje centrum Den Haag aandoet. Het omleggen van lijn 1 via de Binckhorst zal alleen maar verlies opleveren. De pendelbus kan door de relatief korte afstand in hoge frequentie rijden en daarom is er geen tweede lijn nodig om een hoge frequentie te halen. Het inzetten van een bus (of ander vervoer) tussen de Binckhorst en Delft heeft geen betekenis, omdat er op dit traject naar verwachting maar weinig reizigers zullen zijn die specifiek als herkomst of bestemming de Binckhorst hebben. Voor de verbinding per openbaar vervoer tussen Den Haag en Delft zijn er bovendien al verschillende mogelijkheden, die alleen maar beter worden door de uitbreiding van het aantal sporen op de oude lijn.

Veel lagere investerings- en exploitatiekosten

Met dit voorstel is tegen relatief lage kosten goed openbaar vervoer snel te realiseren. Het gaat immers alleen om een aantal bushaltes en het bestraten van de trambaan langs de Lekstraat en om mogelijk wat aanpassingen aan de bestaande verkeersregelininstallaties (VRI). De exploitatiekosten zijn veel lager dan bij een tram bijvoorbeeld omdat er geen onderhoud nodig is aan sporen, wissels en de elektrische voeding. De aanschaf- en afschrijvingskosten van de elektrische bus zijn ook beduidend lager dan van de tram. Dit is in een bijlage geïllustreerd. Tijdrovende en kostbare investeringen in grondverwerving zijn niet aan de orde. Dat geldt ook voor kostbare investeringen in civieltechnische kunstwerken die ook nog eens veel tijd vragen. In de basisopzet van de HOV-Binckbus is dat allemaal niet nodig. Er is eigenlijk maar een nadeel. Zoals eerder en ook in de bijlage aangegeven: de capaciteit voor het aantal passagiers is bij een gelede bus wat lager dan bij een tram. Maar dat is relatief eenvoudig op te lossen door in de piek zo nodig meer bussen in te zetten.

Snelle realisering ligt onder handbereik

Met enige inzet kan deze oplossing op betrekkelijk korte termijn worden gerealiseerd. En dat is ook nodig om de nieuwe bewoners van de Binckhorst snel goed openbaar vervoer te bieden.

Een variant met vrije busbaan

Er is een variant denkbaar, namelijk om de bus niet alleen op de te verhardende trambaan langs de Lekstraat en de aansluiting van de parallelweg bij de Rotterdamsebaan op de Binckhorstlaan, maar ook in de Binckhorstlaan en de Maanweg op de voor de tram beoogde aan te leggen vrije baan te laten rijden.

Omdat een bus flexibel is bij de te rijden route is een vrije baan niet per se noodzakelijk, maar het is vooral nuttig op wegvakken waar het erg druk is met autoverkeer. Een tram rijdt gefixeerd op de trambaan en kan daarvan niet uitwijken. Dat ligt dus anders dan bij een bus.

Wanneer wordt uitgegaan van de variant “vrije busbaan” zullen extra investeringen nodig zijn om die vrije baan geheel of gedeeltelijk -al dan niet stapsgewijs- aan te leggen. Op de Maanweg zal bijvoorbeeld het onlangs aangelegde fietspad weer moeten worden verlegd, zoals nu ook voor de Vlietlijn wordt voorzien.

In de Binckhorstlaan is onder meer het benzinestation een belemmering voor de vrije busbaan. Daar is nu te weinig vrije ruimte voor twee rijstroken. Echter, indien de route heen en terug met één of twee bussen wordt gereden, speelt dit probleem minder. Als er met twee bussen zou moeten worden gereden kan de busbaan, waar te weinig breedte is, over een korte lengte enkelbaans worden. Dit is overigens een voordeel van de bus boven de tram, omdat bij de bus een route die over korte afstand over gaat naar één baan eenvoudig te realiseren is. Bij een tram is dat gecompliceerder, omdat dan bijvoorbeeld wissels nodig zijn, of gewerkt moet worden met strengelspoor.

Bij de sporendriehoek is de inpassing van een vrije busbaan enigszins complex, maar aanmerkelijk minder dan bij de tram het geval zou zijn.

Er wordt uitgegaan van het principe dat de busbaan (heen en terug) aan de zijde van gebouw “Binck36” rijdt. Deze route sluit aan op de voor de tram beoogde vrije baan langs de Binckhorstlaan en op het te verhardende tramtracé in de Lekstraat. Om “Binck36” te sparen moet de dubbele autorijbaan bij het viaduct (de spoorboog richting Voorburg) voor “Binck36” met een breedte van één rijstrook zodanig worden verlegd, dat een rijstrook richting Binckhorst aan de andere zijde van de kolom van het viaduct komt te liggen, en moeten daar het fietspad en het trottoir daar dan worden aangepast. Daar is in principe ruimte voor. Het vrijkomend autowegvak bij gebouw Binck36 is dan voor de bus.

Bij het viaduct voor de spoorlijn richting Den Haag HS en Leiden heeft de doorgang, waar nu ook het fietspad en trottoir zijn, voldoende breedte om daar de busbaan in te passen.

Onder het viaduct van de spoorboog richting Den Haag Centraal neemt de bus de doorgang bij dit viaduct waar nu het fiets- en wandelpad is. Die doorgang moet dan enigszins worden verdiept. Daar komt een korte enkele busbaan. Het fietspad en het trottoir moeten worden verlegd. Dat is nog het meest complexe onderdeel, omdat er hiervoor dan een nieuwe doorgang aan de andere zijde van de kolom gemaakt moet worden. Daar is nu talud.

Hierna neemt de bus een te maken doorsteek naar het doodlopende stuk van de Lekstraat op het bedrijfsterrein om vervolgens uit te komen bij het Schenkviaduct. Vandaar kan de te verhardende trambaan worden bereikt.

Op gedetailleerde plattegronden zal deze route bij de sporendriehoek nog moeten worden uitgewerkt. Met enig puzzelwerk is het uitvoerbaar en worden bestaande bedrijfspanden ontzien. Ingewikkeld misschien, maar onmogelijk is het allemaal niet. Deze variant kost alleen meer geld en de realisatie duurt langer dan de HOV-Binckbus zonder vrije baan, maar is nog altijd significant goedkoper en sneller te realiseren dan de Vlietlijn.

De relatie met de bussen 28 en 26

De bestaande busdiensten 26 en 28 gaan ook door de Binckhorst. Bus 28 rijdt na 20.00 uur in een lagere frequentie. Dat geldt ook voor bus 26. Dat is voor een goede OV-ontsluiting onvoldoende. Bus 28 komt bij Station Den Haag Centraal en heeft als eindbestemming het Zuiderstrand. Bus 26 verlaat bij de Neherkade de Binckhorst om via Station Holland Spoor bij Kijkduin uit te komen. Er moet nog nader worden bekeken of de routes en dienstregeling van deze lijnen moeten worden aangepast als de voorgestelde nieuwe snelle buslijn met hoge frequentie gaat rijden.

De relatie met de lopende plannen en de bestuursovereenkomst CID Binckhorst

Dit voorstel wijkt fundamenteel af van de plannen voor de ontsluiting van de Binckhorst per openbaar vervoer waar nu aan wordt gewerkt, en wijkt ook af van de Bestuursovereenkomst CID Binckhorst. Dat is politiek-bestuurlijk een punt, want de aanleg van HOV-tramverbindingen was het overeengekomen plan. Gelet op de stand van zaken is achteraf gezien de keuze mogelijk toch niet de juiste geweest. Zakelijk gezien is dat in ieder geval met de kennis van nu eenvoudig in te zien. De voorgestelde oplossing is immers véél goedkoper, kan véél sneller worden gerealiseerd en biedt ook goede kwaliteit. Omdat er nationaal sowieso steeds minder budget is voor het openbaar vervoer en infrastructuur, zou een goedkopere oplossing ook bij de Rijksoverheid welkom moeten zijn. Bovendien krijgt de Binckhorst snel goed openbaar vervoer en hoeft daar niet nog vele jaren op te wachten.

Er zijn nog geen investeringen in de fysieke infrastructuur gedaan, of concrete aanbestedingsvragen met juridische verplichtingen uitgezet. De projectbeslissing is immers nog niet genomen. De besluitvorming daarover is echter wel in voorbereiding. Dat maakt heroverweging urgent. Met de wil en bereidheid van de

betrokken partijen is het mogelijk om de wissel om te gooien in het voordeel van de Binckhorst.

Colofon

De Buren van de Binckhorst uit Leidschendam-Voorburg en Rijswijk

2 juli 2026

J. Aalders, B. Andriessen, A. Bartels, J. Geelen, R. Langen, A. Otte, T. Sterk, e.a.

www.burenvandebinckhorst.com - burenvandebinckhorst@gmail.com

Bijlage bij HOV-Binckbus

Vergelijking tussen de elektrische gelede bus en de tram

1. Aanschafkosten Voertuigen

- **Bus:** Een volledig elektrische gelede bus, zoals de eCitaro die de HTM heeft, kost gemiddeld **€ 400.000 tot € 500.000** per stuk.
- **Tram:** Een nieuwe tram, zoals de Tina van de HTM, kost al snel **€ 2 miljoen tot ruim € 2,5 miljoen** per stuk.

2. Infrastructuur en Laadsystemen

De voertuigprijs is slechts een deel van het verhaal. Het grootste prijsverschil zit in de vaste infrastructuur:

- **Bus (Laadinfrastructuur):** De weg ligt er al. Bij e-bussen moeten er op stelplaatsen en eventueel langs de route laadstations worden gebouwd. Dit is relatief goedkoop.
- **Tram (Baan en Bovenleiding):** De aanleg van rails, wissels, bovenleidingen, stroomvoorziening en aangepaste perrons is extreem kostbaar. De kosten voor een trambaan variëren in Nederland ruwweg van **€ 30 miljoen tot wel € 60 miljoen** per kilometer.

3. Levensduur en Capaciteit

- **Elektrische bussen** gaan **12 tot 15 jaar** mee, maar het accupakket moet vaak na **5 tot 10 jaar** worden vervangen om voldoende actieradius te behouden. Met innovatieve batterijtechnologieën en slim laden proberen vervoerders deze accuduur continu te verlengen. Een **tram** kan bij goed onderhoud **30 tot 40 jaar** dienst doen.
- **Capaciteit:** De eCitaroG, de gelede bus van de HTM, heeft 137 plaatsen voor passagiers, waarvan er 47 kunnen zitten. De nieuwste tram van de HTM, de Tina, kent 230 plaatsen, waarvan 84 zitplaatsen. Ter vergelijking: de oude

Gt18 tram heeft een capaciteit voor 185 passagiers. De Avenio tram 232 passagiers, waarvan 64 zitplaatsen en de RegioCitadis, die op het Randstadrailnet rijdt, 230 passagiers, waarvan 84 zitplaatsen. De gelede **elektrische bus** heeft derhalve **voor ruim 90 passagiers minder capaciteit**. Zou de HTM ooit overstappen op een dubbelgelede bus, dan kan een capaciteit van 180 passagiers worden gehaald. Echter, in alle gevallen heeft **de tram meer capaciteit bij gelijke frequentie**.

4. Afschrijvingskosten per jaar

- Uitgaande van een aankoopprijs van € 500.000 en een levensduur van 15 jaar zijn de netto afschrijvingskosten van een **elektrische bus € 34.000 per jaar**.
- Uitgaand van een aankoopprijs van €2.500.000 en een levensduur van 40 jaar, zijn de afschrijvingskosten van een **tram netto € 62.500 per jaar**. De tram gaat dan wel langer mee, maar de netto afschrijvingskosten per jaar zijn hoger dan die van de bus.

Dit rekenvoorbeeld is uiteraard wat eenvoudig, omdat geen rekening is gehouden met inflatie en renteontwikkeling. Bij de bus komt er ook nog de vervanging van de batterij bij.

Bij de tram is bij de afschrijving vooral de investering in de trambaan een erg grote kostenpost. Bij de bus is die in principe beperkt. Dat maakt dat overall gezien **de investerings- en afschrijvingskosten van de tram veel hoger zijn**. Beheer en onderhoud van de voertuigen en de infrastructuur zijn in het vorenstaande niet meegenomen.