

Onderwerp	 Vlietlijn (tram)	 HOV-Binckbus
 Omschrijving	Tram op maaiveld met twee takken: Den Haag CS-Rijswijk/Delft en Den Haag CS-Voorburg. In Den Haag grotendeels vrije baan; op Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan rijdt de tram mee met het verkeer. Daar geen HOV-kwaliteit.	- Pendeldienst Den Haag CS-Voorburg met lange elektrische gelede bussen, zoveel mogelijk op vrije busbaan. - Geen aparte tak richting Delft. - Tramlijnen 1 en 15 blijven gehandhaafd.
 Benodigde investering in infrastructuur	- Oorspronkelijk €675 miljoen. - Inmiddels meer dan €1 miljard (2026) en oplopend.	- Fase 1: bestrating Lekstraat en 6 haltes, ca. €400.000. - Fase 2: stapsgewijs vrije baan, afhankelijk van uitvoering. Indicatief ca. €200 miljoen.
 Materieel	Afschrijvingskosten tram netto €62.500 per jaar.	Afschrijvingskosten elektrische bus €34.000 netto per jaar.
 Capaciteit	230 reizigers per tram.	137 reizigers per gelede bus; op te schalen met hogere frequentie.
 Realisatie	2036-2037.	Fase 1: 2028, gedeeltelijk vrije baan. Fase 2: 2028-2037, indien gewenst uitbreiding (gedeeltelijk) vrije busbaan.
 Haltes Binckhorst	4 geplande haltes: Scheldeplein, Mercuriusweg, Zonweg en Maanweg.	Flexibel in aantal en plaatsing; voorshands minimaal 6 haltes.
 Haltes traject naar Delft, in Rijswijk en Voorburg	Vanaf de Binckhorst 2 nieuwe haltes ter vervanging van bestaande haltes.	- Geen 35-40 m lange tramhaltes nodig; haltes lijn 23 blijven gehandhaafd. - Bushaltes zijn ca. 18 m lang.
 Knelpunten	Onder meer: - Volledige tracé nodig voordat de tram kan rijden (2032 of later). - Binckhorstbrug: eerst vernieuwen; tijdens werkzaamheden geen alternatieve tramroute. - Geestbrug aanpassen en verbreden. - Extra belasting Maanweg/Regulusweg, Parkweg/Laan van Nieuw Oosteinde en Haagweg/Geestbrugweg. - Inpassingsproblemen Geestbrugweg, Prinses Mariannelaan en Maanweg-Station Voorburg. - Hogedrukgasleiding Maanweg (veiligheidszone); LPG-, waterstof- en gasopslag Binckhorstlaan. - Schakelstation Binckhorstlaan Voorburg verplaatsen. - Binck 36 en bedrijfspanden (gedeeltelijk) aankopen/slopen; tankstation deels verplaatsen. - Extra lange haltes waar bus en tram halteren. - Verlies parkeerplaatsen Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. - Vervoerwaardeverlies lijn 1 en lijn 15.	Onder meer: - Geplande route pas na herstel Binckhorstbrug (medio 2029); tot die tijd alternatieve route via Zonweg/Melkwegstraat. Herstel kan goedkoper. - Geestbrug: regulier onderhoud volstaat. - Bij sporendriehoek nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers nodig voor vrije busbaan. - Keerlus Rijnstraat-Bezuidenhoutseweg pas na reconstructie Koningin Julianaplein (verwacht 2028); alternatief Prinses Irenestraat. - Kans op vertraging zolang vrije baan ontbreekt. - Staanplaatsen iets minder comfortabel door grotere zijwaartse bewegingen.



Onderwerp	Vlietlijn (tram)	HOV-Binckbus
Leefbaarheid	• Trillingen op het hele baanvak en geluidhinder in bochten; forse overschrijding streefwaarde voor panden langs het traject in Voorburg en Rijswijk, waaronder historische panden en gemeentelijke monumenten. • Groen wordt aangetast en neemt af. • Verlies parkeerplaatsen Geestbrugweg verhoogt parkeerdruk in aangrenzende wijken.	• Geen tramgeluid of -trillingen; alleen langsrijdende stille bus. • Groen blijft behouden; geen aantasting ecologische zone. • Geen verlies parkeerplaatsen op Geestbrugweg. • Geen verkeershinder bij toegang A12.
Flexibiliteit op vervoersvraag	De Vlietlijn bestaat in de Binckhorst uit twee lijnen: omgelegde lijn 1 en een nieuwe lijn Voorburg-Den Haag CS. Omlegging lijn 1 leidt per saldo tot vervoerwaardeverlies. Goudappel (2023) verwacht circa 9.000 reizigers tussen Binckhorst en Den Haag CS; onduidelijk is of doorgaande reizigers van lijn 1 zijn meegerekend. De vervoersvraag vanuit de Binckhorst is daardoor onzeker. De nieuwe lijn vanaf Voorburg heeft geen achterland en krijgt mogelijk pas op lange termijn een redelijke bezetting. Vlietlijn: overgedimensioneerd, zeker met twee lijnen over de Binckhorstlaan. Weinig flexibiliteit; een redelijke frequentie blijft nodig voor voldoende OV-waarde.	Passend en flexibel aanpasbaar aan de vervoersvraag; het rooster op de korte route is relatief eenvoudig aan te passen.
Risico's	• Vertraging van één tracédeel vertraagt het geheel; reizigers kunnen intussen andere vervoerswijzen kiezen en daaraan wennen. • Langdurige overdimensionering kan leiden tot exploitatietekorten.	Kans op verkeerscongestie zolang doorstroming onvoldoende is en/of vrije baan ontbreekt.
Aantal te realiseren woningen	12.000–13.000 woningen minimaal nodig voor redelijke exploitatie van de Vlietlijn.	Geen harde ondergrens: exploitatie schaalbaar van circa 5.000 naar 13.000 woningen.



Conclusie

De HOV-Binckbus is flexibeler in aanleg en exploitatie en geschikt voor adaptief programmeren bij de onzekerheden rond de ontwikkeling van de Binckhorst. Snellere implementatie levert eerder vervoersbaten en stimuleert gewenst vervoergedrag, passend bij de huidige bereikbaarheidsknelpunten voor bewoners, ondernemers en bezoekers. De lagere incidentele en structurele kosten sluiten aan bij de beperkte Rijksmiddelen voor onderhoud en nieuwe infrastructuur. Buiten de Binckhorst heeft de HOV-Binckbus, anders dan de Vlietlijn, geen gevolgen voor leefomgeving, groen, ecologische zone en parkeren.