



COLUMN 13 april 2024 – De Stand van het OV in Den Haag Zuidwest

De Stand van Zuidwest is een nieuwe reeks programma's van RTV Discus.

Een eerbiedwaardige titel voor een betreurenswaardige situatie van een in oorsprong indrukwekkend stadsdeel.

Een stadsdeel uit de wederopbouwperiode, dat na oplevering de belangstelling kreeg van stedenbouwers uit binnen- en buitenland.

De titel 'De Stand van Zuidwest' doet mij denken aan de reeks afleveringen De Toestand in de Wereld door G.B.J. Hiltermann waarbij de medeoprichter van Elsevier ruim 43 jaar zijn blik op de Geopolitieke verhoudingen en oorlogen gaf. Een houvast in de toenemende stroom van media. Niet geheel overbodig want zoals we weten is het de waarheid die als eerste sneuvelt in een oorlog.

Door de nasleep van Geopolitieke ontwikkelingen én de tweede Wereld Oorlog is Den Haag Zuidwest dus ontwikkeld.

Na bijna 80 jaar is het niet gek als we daarover eens de Stand van zaken doornemen.

Oftewel laten we eens de thermometer in de open wond van dit stadsdeel douwen.

Ik heb al heel wat woorden in mijn columns gewijd aan wat ik vind van het stadsdeel, de woningbouw en hoe het stadsbestuur en onze raadsleden met dit stadsdeel omgaan: creëer chaos en belooft orde. Bewoners worden als stemvee gebruikt.

Ik ga het daarom nu eens hebben over de bereikbaarheid.

Want alhoewel het stadsdeel Zuidwest ruim is opgezet, waren er nog nauwelijks auto's toen de huizen werden opgeleverd. Het was stappen, trappen, openbaar vervoer en wie het kon veroorloven, persoonlijk vervoer met een auto.

Exact het STOMP-principe van stappen, trappen, OV en dan pas persoonlijk vervoer, dat nu weer een modern begrip is geworden.

Toen vanwege de benarde economische situatie, nu vanwege het effect van de rijke economische situatie die dicht slippende wegen veroorzaakt.

Het ontwikkelen van OV-lijnen werd na de oorlog door de Haagse Tram Maatschappij overgelaten aan Duitsers. De eerste gecontracteerde Duitse

professor Leibrand bleek zijn skills om personen te vervoeren in de oorlog dubieus te hebben toegepast, waardoor deze al snel werd vervangen door Friedrich Lehner.

Lehner was 'een goeie Duitser'. Een topper in het ontwikkelen van Openbaar Vervoer.

Lehner maakte plannen voor rail- en busvervoer in en rond de stad; trams als de ruggengraat van het OV met bussen als ondersteuning. Plannen die vandaag de dag nog steeds actueel zijn.

Zo hebben we in Den Haag Zuidwest de tramlijnen 4 en 9 en de ondersteunende bussen 25, 21 en 23.

Lehner adviseerde al over metro-achtig OV richting Zoetermeer én een tunnel onder de grote Marktstraat. Zelfs over de verlenging richting Leyenburg, die nog steeds in de pijpleiding zit en waar bij de bouw van de tramtunnel al rekening mee werd gehouden.

Zo goed als het OV-plan van Lehner was en nog steeds is, zo slordig is men er de laatste decennia stedenbouwkundig mee omgegaan.

Want wat is er overgebleven van het plan om vanuit Delft over de Dedemsvaartweg richting Kijkduin een tramlijn te laten rijden?

Decennia lang werd hiervoor langs de Dedemsvaartweg 1,5 km grond gereserveerd onder de noemer 'De Strip'.

Omdat de tramlijn helaas nooit is aangelegd, werd het kavel in 1988, ter gelegenheid van de oplevering van het 200.000-ste huis in Den Haag, een heus festivalterrein voor architecten. Volgens de stedenbouwkundige voorschriften van Office of Modern Architecture (OMA) van Rem Koolhaas ontwierpen toonaangevende architecten zoals Kas Oosterhuis en Bernard Tschumi woningen. Prachtig, maar de beoogde tramlijn werd niet meer dan een rangeerspoor voor trams die nu, tot grote ergernis van de huidige bewoners, van en naar de remise in Zichtenburg rijden.

De grondreservering voor de tramlijn in Kijkduin is nog steeds te herkennen aan de brede middenberm in de Kijkduinsestraat. Begin daar overigens niet over de aanleg van een tramlijn. Bewoners van Kijkduin hebben kennelijk liever alleen auto's die ook nog gratis geparkeerd mogen worden.

Ik zeg niets en dat zegt genoeg.

Zo goed als het OV-plan van Lehner was, en nog steeds is, zo slordig is men er stedenbouwkundig omgegaan. Ik zeg het maar nogmaals.

Want wat te zeggen over de Leyweg?

Het zoveelste baggerplan van het IJspaleis, dat er ook nog eens voor zorgde dat buslijn 23 uit een belangrijke verkeers- en winkelader verdween.

Het IJspaleis waarvan zich overigens door de opwarming van O, O, Den Haag een ware IJsschots heeft losgemaakt, die uitgerekend aan de Leyweg is blijven kleven en nu dienst doet als stadsdeelkantoor.

Ik heb in de afgelopen decennia al meerdere structuurvisies voor Den Haag Zuidwest met veel bombarie en veel geld voorbij zien komen. Het stadsdeel is er alleen maar slechter van af gekomen. Het trieste is dat ik al zo lang in Den Haag woon, dat het mij niet eens meer verbaast.

Voor het OV mag ik hopen dat dit niet verder gaat verschrallen. De Duitser Lehner had goede plannen die vandaag de dag nog steeds uitvoerbaar zijn. Plannen die toen al rekening hielden met een bewonersaantal van maar liefst 1 miljoen. Een duizelingwekkend getal waar je je kop voor in de grond van de voormalige Escampolder kunt steken, maar waar je beter niet blind voor kunt blijven.

Houd in Den Haag Zuidwest de ruime opzet met tuinen waar je na het eten een partijtje voetbal kan spelen, met de ouders langs de lijn én voldoende ruime opzet voor goede en hoogwaardige railverbindingen, ook naar het Westland.

Den Haag: Stick to the plan. Oftewel in goed OV-Duits: Halte dich an den Plan.