

Verslag eerste Participatiebijeenkomst Verkeersonderzoek project MIRT CID Binckhorst (De Vlietlijn)



Datum bijeenkomst: 8 juli 2024 van 19.30 uur tot 21:30
Locatie: De Titaan, Saturnusstraat 95, zaal 2.01, Den Haag

Bijlagen:

1. Bewonersbrief inclusief beantwoording
2. Deelnemerslijst
3. Powerpointpresentatie

Welkom en toelichting proces en verkeersonderzoek

Arend De Geus heet allen welkom en legt het doel en de spelregels van de avond uit. Het doel van deze bijeenkomst is om te informeren over de opzet van het verkeersonderzoek, de mogelijke varianten, maatregelen en hun verkeerskundige effecten. Tijdens deze sessie kunnen deelnemers meedenken over mogelijke varianten. Hierbij gaat het om maatregelen om voetganger, fiets en auto een goede plek te geven naast de tram.

Vervolgens licht Jeroen Mansveld het participatieproces van het MIRT CID Binckhorst toe. Ewald Borkens vertelt meer over de voorgeschiedenis van het verkeersonderzoek. Hans Zuiver geeft een toelichting op de stand van zaken van het verkeersonderzoek en geeft aan wat er al is opgehaald. De gebruikte powerpointpresentatie is als bijlage toegevoegd.

De vraag is, waar de aanwezigen verwachten dat knelpunten gaan ontstaan en welke maatregelen zij daarvoor voor ogen zien waarmee het project aan de slag zal gaan.

Vragen deelnemers

Een aantal deelnemers heeft vooraf aan de bijeenkomst schriftelijke vragen gesteld. Deze vragen en de antwoorden erop zijn toegevoegd (zie bijlage 1).

De kaart van het gebied roept vraagtekens op: horen de grenzen er wel of niet bij?

Antwoord: Ja, die horen erbij. En ook wat buiten de grenzen valt, wordt meegenomen als de maatregelen mogelijk daar een effect op het verkeer gaan hebben.

Wat gaat er gebeuren met de buslijnen 23, 26 en 28?

Antwoord: 23 en 26 blijven. Lijn 28 loopt vrijwel gelijk aan het toekomstige tramspoor en komt te vervallen.

Er wordt in het verkeersmodel toegewerkt naar de situatie in 2040. Wat is de beginsituatie?

Antwoord: Er wordt gewerkt met het verkeersmodel van 2019 waaraan alle ontwikkelingen in de regio worden toegevoegd. Met Google Maps en TomTom wordt gekeken waar knelpunten ontstaan en met welke snelheid over bijvoorbeeld de Geestbrugweg wordt gereden. En dan wordt gekeken hoe dat toegevoegd kan worden aan het model.

Wordt er onderscheid gemaakt tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer in het model?

Antwoord: Ja, als er maatregelen worden genomen, wordt gekeken wat dat voor het verkeer betekent.

Hoe worden de trillingen meegenomen in het onderzoek?

Antwoord: Die worden op meegenomen in de MER (milieueffectenrapportage).

Zitten de vaarwegen in het model?

Antwoord: Er is gekeken wanneer de bruggen opengaan, zodat de invloed op het verkeer helder wordt. Bij de Geestbrug is dat aan het eind van de ochtendspits.

Zit zelfrijdend vervoer in het model voor 2040?

Antwoord: Nee. Er wordt uitgegaan van vervoer zoals we het nu kennen.

Wordt ook gebruik gemaakt van het model zoals dat gebruikt werd voor the Mall of the Netherlands?

Antwoord: Don de Greef geeft aan dat toen het model van Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) van 2015 in gebruik was. Nu is de basis het model van MRDH 2019.

Is de woningbouw meegenomen?

Antwoord: Alle plannen die bestuurlijk zijn vastgesteld zitten in het model. De in voorbereiding zijnde plannen niet. Dat wordt door de aanwezigen wel gezien als een risico. Jaarlijks vindt er een update van de plannen in het model plaats. De nieuwe woningen in de Binckhorst zijn er wel al in opgenomen.

Wat gebeurt er als je de nieuwe lijn verbindt met lijn 1 die over de Haagweg loopt?

Antwoord: Er is geen wijziging in tramlijn 1 meegenomen in dit project. De nieuwe tramlijn is ingetekend en in het lijnenonderzoek wordt ingegaan op die vraag. HTM en MRDH gaan daarin bekijken hoe de lijnen het beste kunnen lopen.

Worden incidenten meegenomen in het onderzoek: wat betekent het voor omliggende wegen als er ergens een ongeluk gebeurt?

Antwoord: Er kan gesimuleerd worden wat er gebeurt als er een weg afgesloten wordt, maar incidenten zitten niet in het verkeersmodel en het houdt er ook geen rekening mee. Maar de simulatie van een incident door een weg af te zetten in het model om te zien wat er dan gebeurt, is een goede suggestie.

De nieuwe trams van Siemens die sinds 3 jaar rijden trillen veel meer dan de oude. Gaan die trams hier rijden?

Antwoord: HTM is bekend met het probleem van de trillingen en geeft aan dat een nieuwe type tram gaat komen. HTM geeft ook aan dat alle (huidige en nieuwe) modellen over het spoor zullen moeten kunnen rijden.

Deelsessies per gemeente

De 35 deelnemers verdelen zich qua inwoners per gemeente evenredig over drie tafels. Gevraagd wordt om in groen op de kaart aan te geven waar mogelijkheid tot verbetering is op het traject en rood knelpunten en de mogelijke maatregelen. Uit eerdere onderzoeken zijn al mogelijke maatregelen, zoals een knip, naar voren gekomen. Maar als de tafels een andere maatregel zien, kan dat aangegeven worden. De input beoordeeld en waar mogelijk meegenomen in de verkeersonderzoeken.

Input van deelgroepen

Tafel 1

Knelpunten

1. De verbinding Geestbrugweg-Binckhorstlaan in Rijswijk/Voorbrug is 'altijd' druk file vorming op de weg.
2. Prinses Mariannelaan, druk tot aan de Fonteyenburglaan. Het issue op de Mariannelaan is vooral de veiligheid voor fietsers, geen vrije fietspaden en een drukke rechtsaf voor auto's richting Fonteyenburglaan die voorrang moeten verlenen aan rechtdoorgaande fietsers
3. Drukke oprit A12, die terugslaat op de kruising Maanweg/Regulusweg/Westenburgstraat. Waardoor de wijk uit via de Westenburgstraat lang moet wachten.
4. Kruising Zonweg-Binckhorstlaan is gevaarlijk, veel ongelukken (wordt al een geregelde kruising red)
5. File op de parallelbaan van de Binckhorstlaan
6. Probleem voor de wijk is het veronderstelde doorgaande verkeer op de geestbrugweg/Mariannelaan
7. Huidige en toekomstig probleem, Fonteyenburglaan en oudetolbrug. Nu al veel verkeer en met extra 250 woningen bij oude Diaconesse ziekenhuis nog meer.

Maatregelen

1. Pr Mariannelaan en Geestbrugweg tot fietsstraat ombouwen (lage snelheid 30 km/h)
2. Een knip voor autoverkeer op de Geestbrug
3. Een knip op de Geestbrugweg ter hoogte van de Leeuwendaallaan
4. Een knip in een richting (wijk in) op de Bickhorstlaan op de grens met Den Haag. Wel mogelijkheid wijk uit richting Binckhorst
5. Verkeer via de Neherkade meer de Rotterdamsebaan in te geleiden, zodat er minder verkeer richting de oprit A12 gaat.



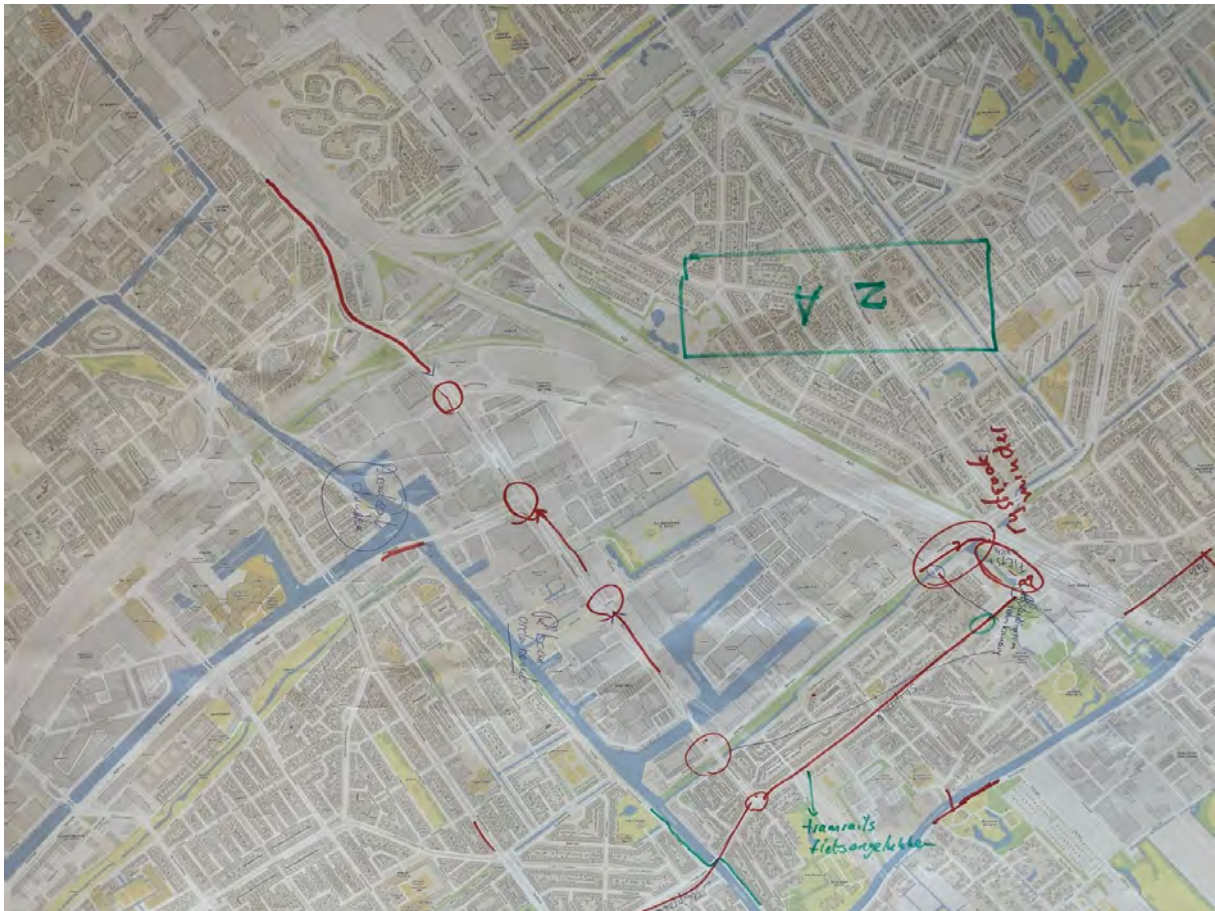
Tafel 2

Knelpunten:

1. De Rotterdamsebaan wordt onvoldoende benut (minder dan vooraf aangegeven)
2. Het is druk op de Binckhorstlaan met filevorming op de kruispunten. De avondspits is hierbij drukker dan de ochtendspits.
3. De tramrails op de Pr. Mariannelaan zijn gevaarlijk voor fietsers.
4. Bij de oprit van de A12 verdwijnt door de tram een rijbaan, waardoor het alleen maar drukker wordt.

Maatregelen

1. Eenrichtingsverkeer Westenburgerstraat / Binckhorstlaan Voorburg
2. Verwijderen rail in Pr., Mariannelaan
3. VRI aanpassen kruising Geestbrug-Haagweg
4. Ergens in de Rijswijkseweg knip aanbrengen
5. Geen knip in Geestbrug vanwege moeten omrijden
6. Aanpassing bewegwijzering om mensen richting Rotterdamsebaan te sturen.



Tafel 3

Knelpunten:

1. Op de Binckhorstlaan zijn knelpunten voor de fiets bij de kruispunten Mercuriusweg en Zonweg en waar het fietspad de zijstraten kruist (Jupiterkade en Uranusstraat)
2. In het gehele gebied Binckhorst ontstaan op de kruispunten knelpunten waarbij de toerit A12 het grootste knelpunt zit. Het knelpunt bij de A12 wordt alleen maar groter doordat de tram daar komt en een rijstrook opgeheven wordt. Dat betekent niet dat autoverkeer daar niet past maar juist andersom dat de tram daar niet mogelijk is.
3. De Geestbrug is ook een knelpunt waar veel verkeer samen komt en het ook voor fietsers onveilig is.
4. In het gebied Binckhorst gaat sluipverkeer via de Supernovaweg, Zonweg en Maanweg. Daarnaast ook sluipverkeer via Fonteynenburghlaan en Westvlietweg.

Maatregelen:

1. Directe aansluiting vanaf de Neherkade naar A12 om sluipverkeer via de Binckhorst tegen te gaan.
2. Het gehele gebied Binckhorst verlagen naar 30 km/uur om ook het sluipverkeer tegen te gaan.
3. Aanleg van diverse zebrapaden op de Binckhorstlaan om de oversteekbaarheid van voetgangers te verbeteren.
4. Verkeer meer dwingend naar de Rotterdamsebaan sturen vanaf Mercuriusweg
5. Breder fietspad naast de Binckhorstlaan om de veiligheid van fietsers te verbeteren.
6. Kopstation tram maken bij het kruispunt Regulusweg/Maanweg zodat de tram niet naar station Voorburg hoeft.
7. Toerit naar de A12 verbreden waar ruimte ontstaat doordat het kopstation Maanweg wordt gemaakt.
8. Goede tijdelijke oplossing voor buslijn 26 en 28
9. Groene golf op de Maanweg waardoor je als automobilist niet voor elk verkeerslicht hoeft te wachten
10. Goede fietsbrug vanaf Westvlietweg naar Nassaukade, zodat fietsers niet via de Nieuwe Tolbrug-Hoekweg-Geestbrug hoeven te fietsen en het knelpunt Geestbrug wordt opgelost.



Evaluatie deelnemers

Na de deeltafelsessie vindt een korte plenaire evaluatie van de bijeenkomst plaats. Hieruit kwam en onderstaande punten naar voren.

- De deeltafelsessie was te kort.
- Het gekozen moment is vlak voor de vakantie.
- Meer vertegenwoordiging bewoners Binckhorst zou gewenst zijn.
- Meer dan twee vertegenwoordigers vanuit het bedrijfsleven is wenselijk.
- Betere afstemming tussen gemeentes over de uitnodigingen.
- Verzoek om uitnodiging eerder te ontvangen (nu 3 weken voorafgaand).
- Mogelijkheid creëren om schriftelijke vragen in te dienen.
- De tafels werden niet efficiënt geleid.

Vervolg

Ingenieursbureau RHDHV gaat de informatie vanuit deze avond verwerken - binnen de scope van het project - en dan doorrekenen wat de verschillende maatregelen betekenen. Daarna volgt terugkoppeling in een nieuwe bijeenkomst. Er volgen ook nog participatiebijeenkomsten over het ontwerp voor de omgeving en werkgroepen waarin verder meegedacht kan worden over het ontwerp. Het verkeersonderzoek en de lijnennetstudie worden ingebracht in het ontwerp.

Verslag

Deelnemers ontvangen het concept-verslag met verzoek om ontbrekende onderwerpen besproken tijdens de bijeenkomst toe te voegen.

Bijlage 1

Briefing en vragen over het Regionaal, Integraal Verkeersonderzoek inclusief OV

Aan: alle deelnemers verkeersonderzoek 8 juli,

Van: Denktank Buren van de Binckhorst

Datum: 1 juli 2024 (5)

Betreft: Briefing Regionaal, integraal verkeerscirculatie onderzoek inclusief OV (verkeersonderzoek CID-Binckhorst)

A. Wat is er aan de hand?

Bij het vaststellen door de 3 gemeentes (Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Den Haag) van de nieuw aan te leggen OV-verbinding (beter bekend als 'de HOV') zijn zowel in de Haagse de Leidschendam-Voorburgse als de Rijswijkse raad kanttekeningen gemaakt d.m.v. moties en amendementen en zijn vragen gesteld over de inpassing van de beoogde OV-verbinding in het totale tramlijnennet (vanwege het 'omklappen' van lijn 1, waardoor deze niet meer door Rijswijk komt).

De 2 takken van het tracé bevatten een groot aantal 'stedenbouwkundige' problemen die met de papieren werkelijkheid van 'het vaststellen van het tracé' in 2023 niet zomaar opgelost zijn. Ook is er ons, inziens, niet genoeg aandacht voor de belangen van de bestaande inwoners in Voorburg en Rijswijk waar het gaat om automobilititeit (bereikbaarheid), fietsmobilititeit, ruimte voor voetgangers en groen. De uitkomst van het regionale verkeersonderzoek zou zo maar eens kunnen zijn dat het laten rijden van de tram een groot gedeelte van Voorburg 'op slot' zet voor autorijden en wellicht ook voor fietsen en lopen (oversteekplekken). Om alle 'modaliteiten' (lopen, fietsen, autorijden, trampen) ruimte te geven is er een 23-26 meter brede straat nodig. Haltes zijn 75 meter lang, ruimte voor een tramspoor is 7 meter breed en trambochten hebben extra ruimte nodig.

B. **Waarom is dit regionale verkeersonderzoek incl. OV, belangrijk?**

Als je de overheidscommunicatie een beetje hebt bijgehouden rondom 'de HOV' zou je zomaar de indruk kunnen krijgen dat als de HOV maar eenmaal rijdt het mobiliteitsprobleem en de toekomstige bereikbaarheid van zowel de Binckhorst als Voorburg en Rijswijk opgelost zijn, niets is minder waar denken wij. Omdat verkeerskundige drama's als *bij the Mall of the Netherlands* in Leidschendam beter voorkomen kunnen worden hebben wij erop aangedrongen dat er in regionaal verband (Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk) een integraal verkeersonderzoek plaatsvindt inclusief OV (dus ook inclusief de bestaande buslijnen). Het is goed dat dit onderzoek wordt opgestart. Op 8 juli a.s. is de eerste bijeenkomst over dit onderzoek met een klankbordgroep met belanghebbenden :

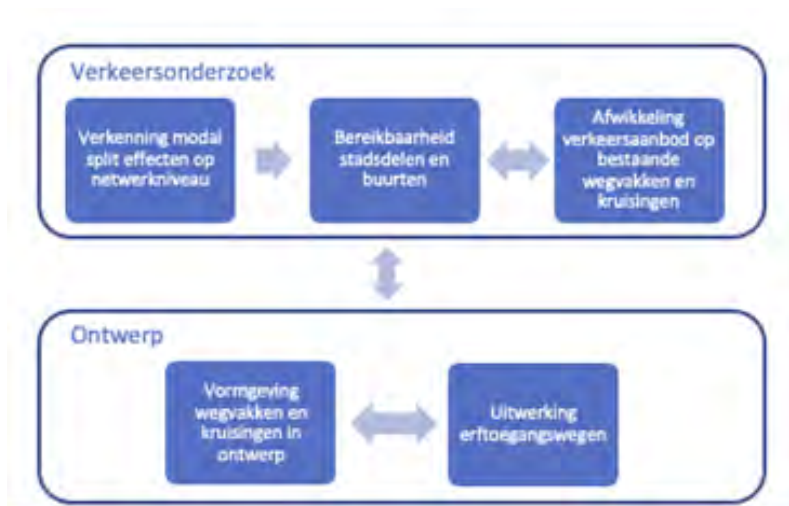
C. **Wij vragen u het volgende:**

1. Wij vinden het belangrijk dat dat onderstaande vragen worden beantwoord voordat inhoudelijk aan het onderzoek begonnen kan worden. Daarnaast zullen op de sessie van 8 juli waarschijnlijk veel vragen van belanghebbenden worden gesteld. Reserveer aub voldoende ruimte in het programma om deze vragen te beantwoorden. Dit is een belangrijk onderzoek en vraagt om een zorgvuldige start

Reactie: *We nemen tijd voor vragen en uitleg in het programma op.*

2. Hoe luidt de opdrachtomschrijving of vraagstelling voor het verkeersonderzoek

Reactie: *Op basis van de onderzoeken en aandachtspunten uit de verkenningsfase en de reacties vanuit de besluitvorming is een divers beeld ontstaan van de vele te onderzoeken verkeersaspecten. Deze zijn globaal in te delen naar vijf onderdelen, waartussen ook enige mate van interactie nodig is. Het IPM-team werkt daarom met een iteratief proces in de planuitwerkingsfase van het MIRT-project Bereikbaarheid CID-Binckhorst. De eerste drie onderdelen behoren tot de verkeersstudie naar het netwerk. De laatste twee onderdelen behoren bij de detailuitwerking van het ontwerp. De vijf onderdelen zijn:*



Er vindt een verkeersonderzoek plaats dat zich richt op circulatie, bereikbaarheid en verkeersafwikkeling uitgaande van het voorkeursalternatief. Het onderzoek moet antwoord geven op een groot deel van de vragen en aandachtspunten uit de verkenningsfase die gesteld zijn over de afwikkeling van het verkeer en de bereikbaarheid van wijken. Deze zijn opgenomen in bijlage 1. Het onderzoek biedt oplossingsrichtingen in de vorm van maatregelenpakketten voor het verbeteren van de verkeerscirculatie in de nieuwe situatie en het verbeteren van de alternatieven voor de auto. De uitkomsten van het onderzoek worden bij de uitwerking van het schets- en systeemontwerp (SO+) meegenomen.

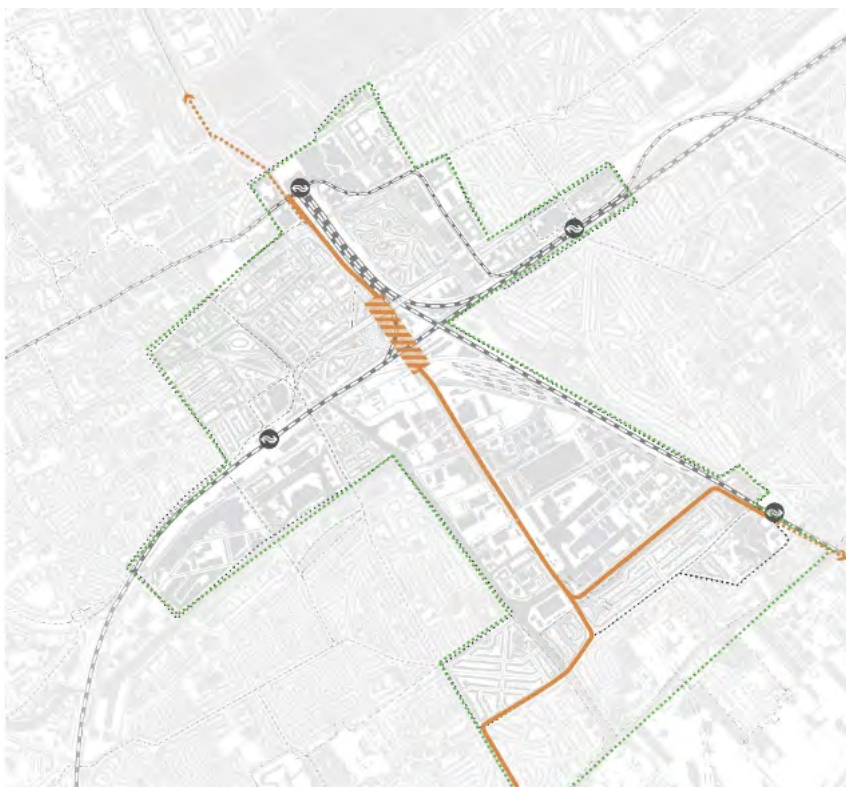
3. De naam is verkeersonderzoek CID Binkhorst, hoe rijmt dat met het onderzoeksgebied dat veel verder rijkt dan CID-Binckhorst

Reactie: De naam CID Binckhorst hoort bij de naam van het MIRT-project (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport): Bereikbaarheid CID Binckhorst. Inmiddels heeft het project de naam De Vlietlijn gekregen.

Het onderzoek kent een plan-, onderzoeks- en invloedsgebied. Het plangebied zijn de straten waarin het tracé komt te liggen. Het tracé betreft de oranje (ononderbroken) lijnen in figuur 1.

Het onderzoeksgebied is het CID-Binckhorst, Rijswijk-Noordoost t/m Haagweg en Voorburg-West. Het betreft het uitgelichte gebied binnen de groene stippellijnen in figuur 1.

Het effectgebied omvat alle relevante regionale en stedelijke relaties die van invloed zijn op de verkeerseffecten inclusief bijbehorende sociaal-economische ontwikkelingen met prognosejaar 2040. Het invloedsgebied bevat de Vlietzone, Haagweg/Rijswijkseweg, Neherkade, A12, A4, Rotterdamsebaan en Laan van Nieuw Oosteinde.



4. Wat voor soort verkeerskundig onderzoek gaat het om? Is het een 'herkomst en bestemmingsonderzoek' op basis van kenteken? Welke periode? (Niet tijdens de zomervakantie 2024, nemen wij aan)

Reactie: Het gaat om verkeersonderzoek op basis van het VMRDH model 3.02 en kwalitatieve analyses. Het gaat hier niet om een verkeerstelling, maar om een doorrekening van het effect van de tramlijn en verkeersmaatregelen met behulp van het verkeersmodel. Verschilplots intensiteiten tussen varianten en referentie. Daarbij kijken we naar de huidige situatie (verkeersmodel jaartal 2023) en de toekomstsituatie 2040 inclusief HOV Binckhorst.

5. Worden alle verkeersstromen dus inclusief vrachtverkeer, autoverkeer, fiets, voetgangers, tram en bestaande busverbindingen [26 en 28, en 23] meegenomen in het onderzoek

Reactie: Ja (voor voetgangers geldt een kwalitatieve analyse). Intensiteitenplots auto, vracht, motorvoertuigen, fiets en ov voor etmaal, ochtendspits en avondspits. Intensiteitenplots auto, vracht, motorvoertuigen, fiets en ov voor etmaal, ochtendspits en avondspits.

6. Openbaar vervoer: onderbouwing nut en noodzaak van omlegging lijn 1 en inpassing in totale tramlijnennet van deze beoogde nieuwe OV-verbinding. En centraal in deze tramlijnennetstudie zal duidelijk moeten worden waar de lijn vervolgens naar toe gaat en welke gevolgen dat heeft voor de bestaande lijnen (zie vragen in raadscommissie)

Reactie: Dit onderzoek loopt parallel aan dit onderzoek naar de verkeerseffecten. MRDH is verantwoordelijk voor de uitvoering van het OV en voert dit onderzoek samen met HTM en gemeenten uit.

7. Is er voor grensoverschrijdend fietsverkeer ook data in het MRDH-model beschikbaar

Reactie: *Ja. In het verkeersmodel is ook de modaliteit fiets volledig opgenomen en bevat zodoende ook prognoses voor fietsverkeer. Het gebied is gelijk aan het gebied van autoverkeer en betreft de gehele metropoolregio Rotterdam/ Den Haag.*

8. Wordt er gebruik gemaakt van de gegevens reeds bekend bij MRDH?

Reactie: *Ja.*

Voor de effecten (bijv. bij filevorming, stoplichten, geluid, fijnstof) wordt er gewerkt met gemiddelde getallen of ook met spitseffecten

Reactie: *We beschouwen zowel de werkdag als de weekdag. Voor de werkdag is dit de etmaalperiode, ochtendspits en avondspits. Voor weekdag is dit dagperiode, avondperiode en nachtperiode.*

9. Welk regionaal onderzoeksgebied precies? Hoe wordt het afgebakend.

Reactie: *Zie vraag 3.*

10. Hoe wordt het recente verkeersonderzoek (provincie ZH) en het 'afwaarderen' (van vrachtverkeer) voor de Westvlietweg en het verkeersluw maken van deze straat, meegenomen in het verkeersonderzoek

Reactie: *We maken gebruik van dezelfde uitgangspunten in de onderzoeken. We houden waar mogelijk rekening met de uitkomst voor de Westvlietweg.*

11. Met welke cijfers wordt er precies gewerkt in het model: Wordt de verkeerscirculatie geactualiseerd op basis van 4500 woningen in 2030 in de Binckhorst en 12.000 in 2040 en 30.000 banen (CID & Binckhorst)

Reactie: *VRMDH-versie 3.02 is uitgangspunt voor het onderzoek. We rekenen met het programma in 2040 en gebruiken daarbij de cijfers van CID en Binckhorst. Precieze cijfers kunnen we nu niet delen.*

12. Voorburg: Actualiseer verkeerscirculatie onderzoek met nieuwe woningen op Diaconessen ziekenhuis locatie Voorburg: Er komen 244 woningen, met horecaruimte - 200 m² - en een commerciële voorziening. De verkeersgeneratie neemt toe met in totaal gemiddeld 880 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag (rapport Haskoning). Fonteinkerk aan de Fonteynenburghlaan: 19 luxe appartementen, zitten deze in het MRDH-model.

Reactie: *VRMDH-versie 3.02 is uitgangspunt voor het onderzoek. Hierin zijn alle vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen. Er is door ons geen extra programma toegevoegd. Het rapport van Haskoning is bekend.*

13. Voorburg-West heeft slechts 5 wijkuitgangen voor autoverkeer. De HOV kruist of loopt door 4 uitgangen. Wanneer er iedere 5 minuten een tram langs komt, welke impact heeft dat op de uitgang Westenburgstaat/Maanweg (1), kruising van de HOV met de Pr. Mariannelaan bij station Voorburg (2), Binckhorstlaan Voorburg met Maanweg (3), en Pr. Mariannelaan bij Geestbrug. De enige uitgang die overblijft is de Fonteynenburghlaan met de Westvlietweg, en wat is het effect daarop? Meer verkeersopstapeling met name in

de spijtijden van de drukke kruispunten met extra stilstaand verkeer en nog meer geluid, trillingen, luchtverontreiniging etc.

Reactie: *In het statisch verkeersmodel is dit effect beperkt zichtbaar, maar met een verkeerssimulatie wordt dit effect beter inzichtelijk gemaakt. In PlanMER wordt geluid, trillingen en luchtverontreiniging meegenomen.*

14. Wat betreft hoofdstructuur verkeerscirculatie voor autoverkeer zal in het onderzoek nadrukkelijk ook gekeken moeten worden naar de externe verkeerseffecten van de ontwikkelingen in de Binckhorst. De Binckhorst zal immers ook extern ontsloten moeten worden en indien dat niet goed geregeld is treden er ongewenste effecten op voor de aangrenzende wijken en gemeenten. Daarbij kan worden gedacht aan ongewenste extra verkeersdruk op de Lekstraat, de Rijswijkseweg en Haagweg en op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Om dat te voorkomen zijn gerichte maatregelen nodig. Het is een nobel streven om te komen tot een pakket aan maatregelen, waarmee het autogebruik van bewoners en bedrijven in de Binckhorst minder zou kunnen worden, maar dat zal er (helaas) niet toe leiden dat er minder autoverkeer wordt gegeneerd vanuit de Binckhorst, dan nu het geval is. En de huidige situatie levert al knelpunten op.

Reactie: *In het Stedelijke Referentie scenario zitten maatregelen om het autogebruik te verminderen in de gehele regio en daarmee ook in de Binckhorst. Met het verkeersmodel worden externe verkeerseffecten berekend en daarmee inzichtelijk gemaakt voor het gehele gebied van de metropoolregio Rotterdam/ Den Haag.*

15. Hoe lang (aantal minuten en snelheid km/per uur) doet de HOV-tram in de avond en ochtendspits over het tracé gedeelte kruising Maanweg/Binckhorstlaan tot Haagweg/Geestbrugweg (Rijswijk) wanneer de tram meerrijdt met het verkeer versus vrij liggende baan.

Reactie: *Dit is te analyseren met een verkeerssimulatie en op dit moment nog niet bekend.*

16. Permanente verkeershinder op de wandelroute en doorgaande fietsroute langs de Trekvljet (van Hoekweg naar Cromvlietkade)

Reactie: *Verkeersveiligheid en barrièrewerking zijn indicatoren voor de effecten.*

17. Romeinse wijk: Met het voornemen een lange halte (75m) aan te leggen op de Pr. Mariannelaan voor de Geestbrug (kant van Voorburg) wordt het voor het in- en uitrijdend verkeer voor het gebied begrensd door de Hoekweg en de Arentsburghlaan omdat linksaf en rechts afslaand verkeer onmogelijk gemaakt wordt, waardoor delen van deze wijk geïsoleerd raken. De smalle Arentsburghlaan wordt als belangrijke ontsluiting genoemd. De Ds. Veldhoenlaan die het verkeer naar de Arentsburghlaan zou moeten verwerken is eveneens heel smal. In de huidige situatie moeten auto's daar op elkaar wachten om te kunnen passeren. In het verkeersonderzoek moet de verkeersafwikkeling in de huidige situatie alsmede in de (ongewenste) nieuwe situatie in beeld gebracht worden. Ook rekening houdend met de toegang voor de hulpdiensten in deze wijk.

Reactie: *Dit is voor ons ook een aandachtspunt bij het ontwerpen, de exacte plek van de halte is nu nog niet vastgesteld. In het verkeersonderzoek zal dit als aandachtspunt meegenomen worden. Nood- en hulpdiensten zullen we kwalitatief inzichtelijk maken. Bij het analyseren van de effecten zullen we dit onderzoeken vanuit het statisch verkeersmodel.*

18. Romeinse wijk: Er wordt ook gesproken over Den Burghstraat 2 richtingen te maken. Dit is feitelijk ook niet mogelijk en leidt tot allerlei conflicten met het doorgaande fietsverkeer van en naar de Binckhorst.

Reactie:

Hoe de wegen ingericht worden is nog niet vastgesteld. Dit is een aandachtspunt in het ontwerp.

Romeinse wijk: Stremmingen en verkeersdrukke in Romeinse wijk doordat de wijkontsluitingswegen (Corbulokade, Overburgkade, Flaviusstraat, Paradijstraat) gehinderd worden door een vrij liggende trambaan en/of iedere 5 minuten een langsrijdende HOV-tram. Nodig zijn veilige wijkuitgangen voor alle mobiliteiten en ruim voldoende veilige oversteekplaatsen van de (vrij liggende) trambaan voor voetgangers, schoolgaande kinderen en fietsers.

Reactie: *Verkeersveiligheid wordt kwalitatief meegenomen in het verkeersonderzoek. De concrete uitwerking is onderdeel van de ontwerpstudie.*

19. Regionaal bestemmingsverkeer Rijswijk/Voorburg over Geestbrug

Reactie: *Dit wordt meegenomen in de verkeersstudie. Herkomsten bestemmingen worden onderzocht, eventueel aandachtspunt.*

20. Rekening houdend met de huidige buslijn 23 die Voorburg met Rijswijk verbindt

Reactie: *Lijn 23 wijzigt niet.*

21. Beter benutten Rotterdamse Baan.

Reactie: *Zie vraag 22.*

22. Vanuit centrum Den Haag (richting Provinciehuis aan de Zuid-Hollandlaan) wordt verkeer richting de Utrechtse baan gestuurd (A12) d.m.v. borden terwijl de afspraak was om de Rotterdamse baan beter te benutten (bij aanleg van de Rotterdamse baan). Hoe wordt dit meegenomen.

Reactie: *Knelpunt onderbenutting Rotterdamsebaan is onderdeel van het verkeersonderzoek.*

23. Wens gemeente Den Haag om het bedrijventerrein Westvlietweg uit te breiden (in oppervlakte of in de hoogte)

Reactie: *Zie vraag 11. Aanvulling: de drie varianten in het onderzoek Westvlietzone bevatten ontsluiting naar oost-, zuid- en zuidwestkant.*

24. Wat (of zijn er) zijn de effecten van de 'No regret' maatregelen (fiets) op het verkeer in Rijswijk en Voorburg? Specifiek voor de verlengde Velostrada – de nieuw aan te leggen fiets- en wandelroute, met brug over de A12, tussen de Binckhorst en Voorburg-Noord - en de nieuwe onderdoorgang voor fietsers bij de Trekvlietbrug.

Reactie: Dit is niet met het verkeersmodel te onderzoeken omdat alle wijzigingen in het prognosejaar 2040 zijn opgenomen en allerlei effecten door elkaar heen gaan.

25. Nadrukkelijk kijken naar externe verkeerseffecten van de ontwikkelingen Binckhorst (+4500 en + 7500 woningen en + 30.000 banen) Externe ontsluiting van het gebied Binckhorst. Het gebied zal immers extern ontsloten moeten worden. En wanneer dat niet goed geregeld is, treden er ongewenste effecten op voor de omliggende woonwijken (analogie met Mall of the Netherlands) Denk daarbij aan ongewenste extra verkeersdruk op de Lekstraat, de Rijswijkseweg en Haagweg en Pr. Mariannelaan en Geestbrug. Om dat te voorkomen zijn er gerichte maatregelen nodig is een nobel streven om te komen tot een pakket aan maatregelen waarmee het autogebruik van bewoners en bedrijven in de Binckhorst minder zou kunnen worden, maar dat zal er (helaas) niet toe leiden dat er minder autoverkeer gegenereerd wordt vanuit en naar de Binckhorst, dan nu het geval is. En de huidige situatie levert al knelpunten op

Reactie: In Stedelijke Referentie zitten maatregelen om het autogebruik te verminderen in de gehele regio en daarmee ook in de Binckhorst. Met het verkeersmodel worden externe verkeerseffecten berekend en daarmee inzichtelijk gemaakt voor het gehele gebied van de metropoolregio Rotterdam/ Den Haag.

26. Er wordt onderscheid gemaakt in verkeersonderzoek op macroniveau (dit onderzoek) en op microniveau dat in de planning en studiefase van de HOV wordt uitgevoerd. Kunt u aangeven wat het verschil is en hoe deze elkaar beïnvloeden?

Reactie: Zie vraag 2.

27. Wat is de meest voor de hand liggende verkeersbepurende maatregel (zie Plan van Aanpak) op de Geestbrug en wat is het verschil tussen een verkeersbepurende maatregel en een verkeer belemmerende maatregel? (op die plek)

Reactie: Dit is onderdeel van onderzoek - kunnen we nu geen antwoord op geven.

28. In de uitnodiging staat dat het onderzoek in het september van 2024 is afgerond. Kunt u in een tijdlijn aangeven welke stappen worden genomen tot de vaststelling door de gemeenteraden van dit document?

Reactie: In 2025 vindt besluitvorming plaats over het SO+. Participatie en proces licht Jeroen toe tijdens bijeenkomst.

D. Extra knelpunten/aandachtspunten

1. Afsluiten Geestbrug voor auto's:

Het afsluiten van de bestaande Geestbrug voor autoverkeer zal naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk zijn (onvoldoende draagvlak). Is er genoeg ruimte om de snelle en brede fietsverbinding (zgn trekvliettrace) te laten oversteken van de Hoekweg (VB) naar de Cromvlietkade(DH). Of moet er een nieuwe fietsbrug gebouwd worden?

Reactie: Dit is onderdeel van het onderzoek. Daar kunnen we nu geen antwoord op geven.

2. **Afsluiten Broekslootbrug voor auto's.** Er is grote kans dat er onvoldoende draagvlak is voor het afsluiten voor autoverkeer van Geestbrug. In dat geval wordt er gesproken over het afsluiten van de brug over de Broeksloot (Broekslootbrug). In 2 varianten: Voor de Maanweg of na de Maanweg. Dat betekent dat er autoverkeer mogelijk blijft tussen Rijswijk en Voorburg. De tram rijdt dan 'mee met het verkeer'. Tijdens de spits geeft dat waarschijnlijk verkeersopstoppingen/file vorming. (zie afsluiting Hoornbrug in 2023) Hoe wordt dit scenario meegenomen in het verkeersonderzoek?

Reactie: Dit is onderdeel van het onderzoek. Daar kunnen we nu geen antwoord op geven.

3. **Een opstelstrook a12 minder.** Opstoppingen en filevorming Regulusweg/Maanweg/Westenburgstraat. Een opstelstrook (omhoog) naar de a12 wordt opgeofferd voor de tramtracé. Hoe wordt de verminderde auto afvoer capaciteit meegenomen in het onderzoek.

Reactie: Dit is onderdeel van het onderzoek. Daar kunnen we nu geen antwoord op geven. (Bij het ontwerpen van de tram wordt onderzocht hoe en welk effect het op de kruisingen heeft. Dit wordt met een dynamische modellering gedaan.)

Tot slot: Langdurige Tijdelijke Oplossing (LTO)

De tijdelijke situatie tot 2030 zal waarschijnlijk veel langer gaat duren omdat de gevolgen voor de woningmarkt maar ook voor de doeluitkering voor de exploitatie van het openbaar vervoer onder druk staan en Er bij de ontwikkeling van de HOV een groot aantal risico's zijn benoemd die tot vertraging kunnen leiden. Als de exploitatie voor de nieuwe HOV niet duidelijk is, is de aanleg van dure infrastructuur een gewaagd uitgangspunt, zeker nu DH zelf nog niet weet wat de kosten voor aankoop van de gronden/gebouwen is in het gebied rond Binck36/Lekstraat.

Zorg ervoor dat die Langdurig Tijdelijke Oplossing (LTO) goed is ingericht, zodat de (nieuwe) bewoners ook de mogelijkheid hebben om van het OV-gebruik te maken.

- Laat bus 26 & 28 ASAP weer de reguliere ronde rijden.

Reactie:

Dat is de bedoeling, met de aanleg van de busbaan.

- Een vrije busbaan op de Binckhorstlaan, zoals die nu in de 'no regret' oplossing wordt gerealiseerd, is niet voldoende. **Zorg ook voor een vrije busbaan op de Zonweg**

Reactie: Met de busbaan langs de Binckhorstlaan lossen we het knelpunt als het goed is op en is ook de Zonweg geen probleem. Een busbaan nu aanleggen langs de Zonweg is ook niet robuust gezien de plannen.

E. Bijlagen (5)

Bijlage 1.: Kaart met te onderzoeken locaties

Onderzoeksgebied Den Haag, Rijswijk en Voorburg. Meenemen o.a. de volgende locaties:

- Neherkade en Binckhorstlaan (Den Haag), verkeersdruk Schenkviadukt
- Kruispunt Maanweg/Regulusweg/Westenburgstraat en oprit naar A12 (Den Haag)
- Westenburgstraat tussen Pr. Mariannelaan en Maanweg (Voorburg)
- Pr. Mariannelaan/Geestbrug/Geestbrugweg (Voorburg/Rijswijk)
- Hoornbrug, Haagweg/Geestbrugweg (Rijswijk)
- Westvlietweg/Oude Tolburg/Fonteynenburglaan/Westeinde/Pr. Mariannelaan (Den Haag/Voorburg)
- Romeinse wijk (Voorburg) en andere aanpalende wijken aan het HOV-tracé: Doorstroming, ook van hulpdiensten, in de wijken waar de wijkuitgang afgesloten wordt door HOV-halte en/of trambaan



Figuur 1. Regionale verkeersknelpunten (DH, RSWK, LV) moeten in regionaal verband in samenhang onderzocht worden

Bijlage 2. Tekst email Opzet verkeersonderzoek:

Algemeen: Momenteel vindt de planuitwerking plaats. Onderdeel van deze fase is een verkeersonderzoek. Tijdens de behandeling van het voorkeursalternatief in de betrokken gemeenteraden zijn diverse wijzigingen en aanvullingen (moties en amendementen) ingediend en aangenomen en zijn verzoeken van bewonersgroepen ontvangen. Er is daarom besloten om een integraal verkeersonderzoek te starten dat zich richt op **bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid**. Het onderzoek bekijkt **pakketten met maatregelen voor het waarborgen van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de nieuwe situatie en het verbeteren van andere mogelijkheden voor het autoverkeer**. De uitkomsten van het verkeersonderzoek worden gebruikt bij de uit te werken aanpassingen van wegen en straten in de plannen voor de uitwerking van het voorkeursalternatief. Dit verkeersonderzoek is afgelopen mei gestart en wordt in het najaar 2024 afgerond.

Bijlage 3. Moties en amendementen

Op 30 mei en 1 juni 2023 zijn er tijdens de raadsvergaderingen over het raadsvoorstel Masterplan **Bereikbaarheid CID Binkhorst** respectievelijk in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk een motie en amendement aangenomen m.b.t. verkeer, doorstroming en een verkeersonderzoek.

Het **amendement in Rijswijk (ID 428)** luidt:‘aansluiting op de Haagweg, eventuele knip voor het autoverkeer, verkeerscirculatie in omliggende wijken alsmede de doorstroming op regionaal gebied’. In Leidschendam-Voorburg roept de motie op om: ‘Een integraal verkeersonderzoek uit te voeren’. -**Motie ID 725 (LV)** ...” een integraal verkeersonderzoek te doen’ en “onderzoek te doen om Voorburg West autoluw te maken t.h.v. de Binckhorstlaan en de Westenburgstraat middels een afsluiting van de brug over de Broeksloot Binckhorstlaan-Voorburg”.

Motie ID 425 (Rijswijk): “Geen leegstaande Victory Boogie Woogie Tunnel!”

Motie ID 725 (LV) “Samen met Den Haag en Rijswijk een Plan van Aanpak op te stellen om doorgaand snelverkeer te leiden via de Rotterdamse baan”.

Bovenstaand amendement en moties vragen om een regionaal verkeerscirculatie onderzoek, van alle verkeersstromen inclusief OV.

Daarnaast is door de Haagse gemeenteraad over de toekomstige OV-lijnvoering een motie aangenomen die oproep om: **(Den Haag RIS nummer: 315844 8 juni)**

- Vóór de bespreking van het voorlopig ontwerp in de gemeenteraad al een onderzoek naar de toekomstige lijnvoering gereed te hebben; Hoe wordt dit meegenomen?
- De Haagse raad in de gelegenheid te stellen om in samenspraak met de gemeenteraden van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg met een visie op de gewenste lijnvoering te komen en deze ruim voor het beslismoment hierover te presenteren aan de MRDH.

Leidschendam-Voorburg: **Motie - ID 725 (Leidschendam-Voorburg)** van 30 mei 2023:
Motie 2 HOV - Eisenpakket inpassing HOV Leidschendam-Voorburg

- ...” Een integraal verkeersonderzoek uit te voeren’ en onderzoek te doen om Voorburg-West autoluw te maken thv de Binckhorstlaan en de Westenburgstraat middels een afsluiting van de brug over de Broeksloot”

<https://lv.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/821d4431-1daa-4c5f-9dcd-11dc44eb7f91>

Geestbrugweg en Masterplan Bereikbaarheid CID-Binkhorst, **raadsvoorstel 2023.032672**
Den Haag: **Motie - RIS nummer: 315844** (Den Haag) 8 jun

Rijswijk: **Amendement - ID 428 (Rijswijk)** van 1 juni 2023 - Amendement op raadsvoorstel Herinrichting

.....daarmee niet akkoord te gaan met het laten rijden van een tram over het bestaande tracé over de Geestbrugweg als er niet eerst een gedegen onderzoek wordt gedaan naar gevolgen voor de leefbaarheid waaronder geluid en trilling, aansluiting op de Haagweg, eventuele knip voor het autoverkeer, verkeerscirculatie in omliggende wijken alsmede de doorstroming op regionaal gebied en nut en noodzaak wordt aangetoond door middel van

een geüpdatet vervoerswaardenonderzoek en de mogelijke negatieve gevolgen voor Rijswijk blijkend uit deze onderzoeken onvoldoende gemitigeerd kunnen worden.

https://rijswijk.raadsinformatie.nl/document/12819859/1/Amendement_CID_Binckhorst_versie_0_4

Bijlage 4. Organisatie aanwezigen

Onafhankelijk gespreksleider

Arend de Geus

Projectteam De Vlietlijn

Jeroen Mansveld (omgevingsmanager)

Lisette van der Meer (planstudiemanager)

Susan Veeneman (projectondersteuner + notulist)

Wies Vonck (projectmanager)

RHDHV

Hans Zuiver

Wouter Moerland

Gemeente Den Haag

Jeroen Hutten

Ewald Borkens

Gemeente Rijswijk

Eliane Scharren

Navin Balak

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Don de Greef

Tatjana Stenfert Kroese

HTM

Hans van der Stok

Bijlage 5

Ingekomen reactie op conceptverslag vanuit Buren van de Binckhorst.

Op 14 oktober is een mail ontvangen van de organisatie Buren van de Binckhorst. Daarin staan aanvullende vragen naar aanleiding van het verslag, en enkele specifieke aanvullingen. In de bijlage vindt u de nieuwe vragen/reactie (pdf).

Voor een deel van de vragen wordt nog gewerkt aan de beantwoording. Naar verwachting worden de antwoorden tegelijkertijd met de Nota van Antwoord van de NRD gedeeld. Dit geldt ook voor andere nieuwe vragen over het Verkeersonderzoek. Een deel van de antwoorden is ook te vinden in het Verkeersonderzoek zelf.