



Extra werkgroepbijeenkomst Leidschendam-Voorburg

Datum: 19 december 2024 vanaf 19:00

Locatie: Caballerofabriek, Laurenszaal

Bewoners: 15 deelnemers werkgroep

Project

Gemeente Leidschendam-Voorburg

- Omgevingsmanager Leidschendam-Voorburg deelgebied 3
- Beleidsadviseur mobiliteit
- Technisch projectleider

Projectteam De Vlietlijn:

- Omgevingsmanager de vlietlijn

RHDHV

- Ontwerpleider
- Verkeerskundige
- Adviseur omgevingsmanager

Gespreksleider

***De Gespreksleider** opent de avond en introduceert enkele werkgroepleden die er vorige keer niet bij waren.*

De omgevingsmanager Leidschendam-Voorburg deelgebied 3 leidt met een korte presentatie de avond in: Waar staan we nu? Wat willen we bespreken?

Algemene opmerkingen

Vraag: Krijgen we de voor- en nadelen al te zien die jullie als experts (RHDHV) zien bij de varianten?

Antwoord: We geven wel aan welke consequenties er zijn per variant.

Vraag: Geven jullie ook een advies na deze vier pakketten wat volgens jullie (RHDHV) het beste is? Breng je daarbinnen een weging aan?

Antwoord: Wij rapporteren dit neutraal.

Vraag: Worden alle gemeentelijke moties die betrekking hebben op dit onderwerp wel meegenomen?

Antwoord: Ja, ze staan alleen niet allemaal in het getoonde overzicht. *De ontwerpleider presenteert de vier maatregelenpakketten*

> Definitie- en onderzoeksvragen

Vraag: Als het gaat om een verkeersknip, gaat het dan ook om fietsers?

Antwoord: Waar we noemen 'knip' gaat het om alle autoverkeer – wat er niet doorheen kan – exclusief hulpdiensten en OV. De knip geldt niet voor de fietsers.

Vraag: De belasting van de kruisingen in het verkeersonderzoek gaat over bepaalde belangrijke kruisingen. Zijn de minder belangrijke kruisingen dan niet meegenomen?

Antwoord: In het model zien we de verkeersbelasting op alle grote en kleine straten. Alleen voor de kruisingen nemen we dan alleen de belangrijkste kruisingen mee. Wel bespreken we later in de presentatie de mogelijke varianten voor de verkeerscirculatie. Om goed te weten wat er exact op de belangrijke kruisingen gebeurt doen we nog een dynamische simulatie.

Vraag: Waar gaat het verkeersmodel vanuit qua moment op de dag en hoe is dit op de rest van de dag?

Antwoord: Het verkeersmodel gaat uit van een gemiddelde werkdag en de ochtend- en avondspits (een twee uursgemiddelde van 7- 9 uur 's ochtends en van 16-18 uur 's avonds) omdat deze perioden maatgevend zijn.

> Algemene opmerkingen en aandachtspunten voor vervolg

Opmerking: Kijk breder dan dit project naar de effecten van wat er net buiten 'de scope' van De Vlietlijn valt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan Westvlietweg en de kruispunten Maanweg/ Laan van Nieuw Oosteinde/oprit A12 en de Prinses Mariannelaan/ Laan van Nieuwe Oosteinde en de verkeersdruk op de Haagweg en Neherkade.

Algemene opmerking: Een zorgpunt bij meerdere maatregelenpakketten is het parkeren voor de bewoners. Bij de uitwerking dient rekening gehouden te worden met de huidige parkeerdruk en alternatieven geboden worden als parkeerplaatsen verdwijnen.

Antwoord: Dit is zeker een aandachtspunt bij de verdere uitwerking.

Vraag: In hoeverre wordt er ook gekeken naar ongewenste neveneffecten zoals sluipverkeer bij elk maatregelenpakket? Bijvoorbeeld bij de Overburghkade kan dit een rol spelen.

Antwoord: Dit zal een aandachtspunt zijn bij de uitwerking.

Vraag: Wat kan het illegale oversteken voor alle verkeer (auto, fietsers, voetgangers) voorkomen?

Antwoord: Op meerdere plekken worden wel oversteken gefaciliteerd. Daarnaast wordt gedacht aan hagen of een andere soort afscheiding. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking, op dat detailniveau zijn we nu met het ontwerp nog niet.

Opmerking: Er zijn grote zorgen in de breedte over het ontlasten van het ene kruispunt, dat de andere kruispunten allemaal vastlopen. Breng dit samen in beeld is het dringende verzoek.

Opmerking: Focus je niet alleen op de auto's, maar ook op al het andere verkeer. Wat betekenen nieuwe inrichtingen en zeker de kruisingen voor bijvoorbeeld fietsers en voetgangers en ook voor de verkeersveiligheid?

> Opmerkingen per maatregelenpakket

>Maatregelenpakket 1

Vraag: Klopt het dat drukker wordt op het kruispunt Haagweg/Geestbrugweg als je een knip hebt op de Geestbrugweg. Hoe kan dit?

Antwoord: Verkeer gaat een andere route zoeken als je ergens een knip legt. Door de knip op de Geestbrug verplaatst het verkeer zich naar de andere kant. Als dat gebeurt zijn de effecten op andere plekken.

Vraag: Hoe in ijzer gegoten is het dat de tram op een vrijliggende baan moet rijden op de Binckhorstlaan? Is dat nog bespreekbaar en wat betekent dat dan?

Antwoord: Het project heeft dit als uitgangspunt meegekregen. Er zal inzichtelijk moeten worden gemaakt wat het betekent om dit los te laten en of dit dan meer voor- of nadelen oplevert.

Binckhorstlaan MP1.3

Vraag: Dit profiel (met fietsstroken) lijkt onveilig(er) voor fietsers, moet je dit wel willen?

Antwoord: Een profiel met fietsstroken kan inderdaad onveiliger zijn dan een profiel met fietspaden. Het profiel voldoet wel aan alle richtlijnen. Uw vraag geeft de ingewikkelde afweging in de beschikbare ruimte goed weer. Het blijft een keuze tussen onder meer groen/bomen, parkeren, verkeersveiligheid en verkeersruimte voor fiets, voetganger en auto.

Binckhorstlaan MP1.4

Vraag: Kun je ook teruggeven dat het uitgangspunt van de tram op een vrijliggende baan mogelijk ter discussie gesteld moet worden als hier echt geen draagvlak voor is?

Antwoord: Ja, dit is waarom we de profielen met de omgeving bespreken. Om een compleet beeld te krijgen van de voor- en nadelen en een afweging te kunnen maken. In die afweging spelen ook andere factoren een rol: zoals de exploitatie, betrouwbaarheid en veiligheid van de tram, het uitgangspunt is een hoogwaardige tram die niet meerrijdt (maar op een vrijliggende baan).

Pr. Mariannelaan-West 1

Vraag: Waar komt hier de halte precies?

Antwoord: Dat moeten we nog exact uitwerken het idee is nu net voorbij de Hoekenburglaan, zodat je dan ook vanuit de Romeinse buurt linksaf kan.

Pr. Mariannelaan-West MP 1.5

Algemene opmerking: Is het uitgangspunt overal 50 kilometer per uur?

Antwoord: Nee, dit verschilt per pakket.

Pr. Mariannelaan-West 1.7

Vraag: Wat is het argument om de knip halverwege de Prinses Mariannelaan te doen? Wat is dan de meerwaarde?

Antwoord: Het is geen knip, het is een verandering in profiel zodat je kan keren. Om die reden is er een inrichting bedacht waar je om de haltes heen kunt rijden en terug kunt rijden.

> Maatregelenpakket 2

Vraag: De effecten naar de oprit Utrechtsebaan staat hier niet bij. Klopt dat? Hoe kom je dan op de snelweg?

Antwoord: Via de Parkweg. Dat maakt wel deel uit van het onderzoek, maar hij is hier niet weergegeven. Dit is zeker een aandachtspunt.

Binckhorstlaan MP 2.4

Vraag: Betekent dit dat er over de Binckhorstlaan (Voorburgse deel) alleen bestemmingsverkeer komt te rijden?

Antwoord: Nee, geen bestemmingsverkeer. Het wordt met deze maatregelen wel vooral voor wijkgericht verkeer, dat klopt.

Westenburgstraat MP 2.7

Vraag: Klopt het dat al het autoverkeer vanuit Voorburg-West over de kruispunten Prinses Mariannelaan/ Laan van Nieuw Oosteinde gaat richting de A12? En dat zij allemaal onder de weg (A12) door moeten?

Antwoord: Ja, dat klopt. Het effect van dit pakket is dat dit kruispunt overbelast blijft. Opmerking: Dit heeft invloed op de Laan van Nieuw Oosteinde / Parkweg. Dat wordt heel veel file in de spits. Heeft niet heel Voorburg daar last van? Dit wordt breed zo ervaren en verwacht.

Vraag: In dit maatregelenpakket rijdt in de Westenburgstraat toch bijna niemand meer vanwege de afsluiting van de Maanweg?

Antwoord: De verwachting is dat hier dan vooral wijkgericht verkeer komt.

Vraag: Blijft bus 26 rijden over de Westenburgstraat? Kan deze er wel overheen?

Antwoord: Ja, die blijft hier rijden en hier is rekening mee gehouden bij het ontwerp van de profielen.

> Maatregelenpakket 3

Binckhorstlaan MP3.2

Vraag: Hier is éénrichtingsverkeer van Voorburg naar de Maanweg/Binckhorst het uitgangspunt. Is andersom niet onderzocht?

Antwoord: Nee, dit helpt niet bij het ontlasten van het kruispunt Maanweg/Regulusweg. Daarom is dit niet verder uitgewerkt, maar het is dus wel beoordeeld.

> Maatregelenpakket 4

Vraag: Als je dit maatregelenpakket vergelijkt met MP1, waar zit dan het verschil in qua effecten?

Antwoord: Het grootste verschil zit bij de kruising Mariannelaan/Binckhorstlaan en bij de Regulusweg. Verder blijft met eenrichtingsverkeer doorgaand autoverkeer in één richting mogelijk. Dit leidt tot minder omrijbewegingen dan bij een harde knip (MP1), maar de afname van het autoverkeer op bijvoorbeeld de Pr. Mariannelaan is hierdoor ook minder groot.

Vraag: Wat is de meerwaarde van de knip op de Oude Tolbrug? Je kunt toch ook een knip doen alleen op de Geestbrugweg?

Antwoord: We hebben eerst alleen een knip op de Geestbrug doorgerekend. Dan zie je dat een deel van het autoverkeer onderlangs over de Westvlietweg en Oude Tolbrugweg gaat rijden. Dit voorkomen we door een knip op de Oude Tolbrug.

> Ideeën voor de uitwerking

Oproep: Zoek naar maatregelen die het sluipverkeer tegengaan en dit vooral doet op de momenten dat het nodig is. We nemen nu mogelijk hele rigoureuze maatregelen (knips) voor de hele dag. Er zijn voorbeelden in het land waar dit gebeurt.

Antwoord: De ervaring leert dat dit veel gedoe kan opleveren en vaak niet goed te begrijpen is, het is niet onmogelijk.

Opmerking: Veel mensen die hier wonen zien dit wel zitten.

Idee: Is er geen oplossing mogelijk dat de bewoners dezelfde status krijgen als hulpdiensten? Met bijvoorbeeld kentekenregistratie voor een specifieke groep.

Antwoord: Ja, dit kan met cameraregistratie. Een dergelijke oplossing is makkelijker en met minder gedoe te realiseren dan een oplossing met momenten op een dag zoals hiervoor werd benoemd. We zullen dit meenemen in de overweging.

Opmerking: Geen van de maatregelenpakketten lost de problematiek op. Elk maatregelpakket lost niet alle problemen op. Het lijkt of de komst van de tram het niet beter maakt. Moet je deze tram dan wel willen?

Antwoord: Uit eerder onderzoek blijkt dat als de tram er niet komt met de Binckhorst ontwikkeling, het probleem groter is. Het verkeersmodel houdt rekening met over welke afstand mensen zich verplaatsen en welk vervoermiddel ze dan gebruiken. In 2040 gaan veel meer mensen met de fiets en het openbaar vervoer, maar desondanks zal ook het aantal autoverplaatsingen toenemen. De tram zal niet alle knelpunten in het gebied oplossen – aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk om Den Haag, Voorburg en Rijswijk bereikbaar te houden. Zonder de tram zal er nog meer autoverkeer zijn en de knelpunten dus alleen maar groter worden.

Opmerking: Eigenlijk kun je alleen enorm groeien qua woonontwikkeling op de Binckhorst als het op de directe omgeving (o.a. Leidschendam-Voorburg) hier dus hoe dan ook veel last van heeft.

Opmerking: Dit is een goede presentatie en heldere uiteenzetting voor het autoverkeer. Meer toelichting op de invloed en verwachtingen van het OV zouden dit verhaal veel completer maken.

Antwoord: Het verkeersmodel berekent hoe mensen in de toekomst gaan reizen. Het regionale verkeersmodel berekent welk vervoermiddel voor mensen het meest gunstig is. Dit is een combinatie van reisafstanden, reistijden, parkeertarieven, files, OV-bereikbaarheid et cetera. Ook alle ruimtelijke plannen van de gemeente zitten hierin. Ook de lijnennetstudie hoort hier bij.

Opmerking: Heel positief de presentatie van vanavond, enorme stap vooruit met de vorige keer. Geeft veel helderheid. Als ik de tram niet meereken zou ik positief zijn.

Vraag: Hoe kun je het gebruik van de Rotterdamsebaan stimuleren of hier op aantakken?

Antwoord: Dat hebben we in het model ook gedaan. We hebben de toegestane snelheid op de Rotterdamsebaan verhoogd. Maar het verkeer waar het hier om gaat, rijdt niet via de Rotterdamsebaan. Dit zijn nu verschillende stromen, die elkaar ongelijkvloers kruisen. Daarom heeft dit weinig invloed.

Idee: Kun je hier niet toch iets mee? De Rotterdamsebaan als primaire ontsluiting voor de nieuwe bewoners van De Binckhorst. Er ligt nu een lege tunnel. Veel bewoners vinden het interessant dit te onderzoeken.

Vraag: Kun je niet eindigen met een kopstation op de Maanweg, zoals aangegeven in de motie van LV?

Antwoord: Dit wordt meegenomen in de uitwerking.

Vraag: We zijn ook benieuwd naar het scenario: Wat als er niks gebeurt en er komt wel een tram? Hoe ziet dat er dan uit?

Antwoord: In de plaatjes zie je (de randen op de bolletjes op de kruispunten) hoe de verkeersafwikkeling is met tram en zonder maatregelen.

De omgevingsmanager Leidschendam-Voorburg deelgebied 3 zet afsluitend uiteen hoe het vervolgproces eruit ziet

> Procesvragen, vervolgproces en input van vanavond

Opmerking: We hebben zorg over dat de belangen van de gemeente Den Haag boven de belangen van Voorburg gaan.

Antwoord: Het project heeft zeven opdrachtgevers (waaronder gemeente Den Haag). Bestuurlijke besluitvorming is nodig van alle partijen. Den Haag kan dat niet eenzijdig besluiten.

Vraag: Ik ben heel benieuwd naar een afwegingskader. Hoe wordt afgewogen, welke aspecten zitten hierin? Dat zou ik een volgende keer graag zien. Wie besluit dit?

Antwoord: We komen de volgende keer met een helder overzicht van de besluitvorming. Jullie advies speelt hierin een rol in de afweging.

Opmerking: Geven jullie wel op basis van expertise een advies mee aan de politiek? Zodat ze op basis van expertise afgewogen kiezen in plaats van op basis van politieke voorkeuren.

Antwoord: Vanuit het ingenieursbureau wordt er goed en kritisch meegekeken naar alle effecten. De gemeentelijke ambtenaren (met hulp van het IPM team) geven een ambtelijk advies bij de besluitvorming.

Omgevingsmanager Leidschendam-Voorburg deelgebied 3: We nemen het verslag met de vragen en antwoorden mee en komen er op terug. We zoeken naar een afgewogen advies vanuit de werkgroep: Wat zijn voor jullie de aandachtspunten bij dit advies?

Toezegging: De werkgroep ontvangt een uitgewerkt overzicht van de lopende onderzoeken, samenhang hiertussen en de planning hiervan. Waarin ook wordt opgenomen wanneer er van de werkgroep iets wordt verwacht.

De lijnennetstudie is voor de mensen in de werkgroep cruciaal om een goede afweging te kunnen maken en hierin meegenomen worden.

Vraag: Het lijkt of er meer tijd is voor participatie? Hoe zit dat dan met het tijdig afronden van het ontwerp.

Antwoord: Voor de bestuurlijke besluitvorming is de participatie essentieel. Met RHDHV en het IPM team (en de ambtenaren van de opdrachtgevers) kijken we hoe we tempo in het project houden zonder dat dat ten koste gaat van de participatie.

De gespreksleider dankt iedereen voor zijn deelname en sluit de bijeenkomst.

=====

Nagekomen reacties, vragen en opmerkingen op conceptverslag vanuit de werkgroep
(mail vanuit deelnemer en namens werkgroep)

1. **Inrichting Binckhorstlaan Den Haag en Leidschendam-Voorburg:** *Wij geven aan dat het stukje Binckhorstlaan tussen Maanweg en PM laan een heel ander soort weg is dan het haagse deel van de Binckhorstlaan, door het voormalig industriegebied (daar is meer ruimte). Een vrijliggende trambaan geeft minder ruimte voor de fiets, bomen, veiligheid. Bovendien rijdt de tram op de PM laan en Geestbrugweg uiteindelijk ook met het verkeer mee. Overtuig ons van nut en noodzaak voor vrijligging op dit stukje Binckhorstlaan.*
2. **Nieuwe vraag:** *Kun je uitleggen wat het verschil is tussen bestemmingsverkeer en wijkgericht verkeer?*
3. **Over meerwaarde knip op de Oude Tolbrug (Maatregelenpakket 4):** *Dit is zo'n voorbeeld van projecten die niet met elkaar in verbinding worden gebracht. Nu stel je dat er sluipverkeer over de Westvlietweg gaat en daardoor de Oude Tolbrug afgesloten moet worden. Maar wat als Den Haag van de Westvlietweg uiteindelijk een fietsstraat maakt? Dan krijg je een heel andere situatie en hoeft de Oude Tolbrug helemaal niet afgesloten te worden.. Jullie zeggen steeds dat je alle projecten samenbrengt, maar dat blijkt hier niet. Is niet goed voor het vertrouwen.*
4. **Over maatregelen:** *De maatregelen hebben ingrijpende gevolgen (hele dag omrijden) en veroorzaken problemen op andere weg stukken. Dus een goede oplossing is er niet.*

Wel ga je daardoor de hele dag andere problemen creëren om een spitsprobleem van enkele uren te tackelen.

- 5. Over zelfde status voor bewoners als hulpdiensten:** *Denk ook aan de lokale ondernemer zoals de loodgieter, aannemer die om 8.00 aan zijn klus in de wijk wil beginnen.*
- 6. Vraag over de lijnennetstudie:** *Er is toegezegd dat HTM een toelichting komt geven omtrent hun lijnenstudie. Dat zou veel duidelijkheid geven voor de bewoners. Er is veel scepsis over nut en noodzaak en hoe dit lijn dan gaat lopen.*
- 7. Vraag over bereikbaarheid Voorburg:** *Er is opgemerkt dat aan de andere kant van de Vliet nog een wijk van Voorburg ligt (park Leeuwenbergh). Hoe moeten bewoners in Voorburg komen als je Oude Tolbrug afsluit?*
- 8. Aanvulling bij rondvraag:** *Een aanwezige zag haar opmerkingen tijdens de rondvraag niet terug in het verslag. Betrof een opmerking over de belangen Voorburg tov Den Haag en de zorg over nut en noodzaak.*
- 9. Over bereikbaarheid Leeuwenberg:** *In aanvulling op de bereikbaarheid voor de bewoners van Leeuwenberg, geldt dit zeker ook de bereikbaarheid voor lokale ondernemers zoals de aannemer, loodgieter. Die willen 's ochtends om 8.00 beginnen. Bij een knip op de geestbrug moet de aannemer uit Rijswijk helemaal over de A4, of drukke Neherkade, in de ochtendspits.. om in onze wijk of in Voorburg te komen. Dat kan niet de bedoeling zijn. Zo creëer je nog meer problemen...Je zou dan op zn minst de Westvlietweg en deTolbrug bereikbaar moeten houden. En tav de discussie over kenteken vrijstelling voor bewoners, zou je daar dus ook ondernemers bij moeten pakken. Waar is dan de grens?*
- 10. Over benutting Rotterdamse baan:** *Verder nog een opmerking over betere benutting Rotterdamse baan. Daar komt maar geen maatregel op. Tot mijn verbazing zie ik nu een verkeersbord bij de mond vd Rotterdamse baan (op parallelbaan Binckhorstlaan): Rotterdam via A4, rechtsaf de Zonweg weg op (via drukke Regulus kruispunt!), terwijl je aan de ingang vd Rotterdamse baan rijdt. Wie heeft dat bedacht?*