



Verlag bijeenkomst Werkgroep Rijswijk De Vlietlijn 10 december 2024

Datum 10 december 2024
Locatie Rijswijk, de Compagnie
Thema Verkeersonderzoek/ schetsontwerp Geestbrugweg e.o.

Aanwezig

Gemeente Rijswijk

- Wethouder
- Projectleider
- Technisch manager
- Omgevingsmanager Rijswijk DG4
- Projectsecretaris
- Omgevingsmanager/notulist

IPM team

- Technisch manager

RHDHV

- Adviseur omgevingsmanagement
- Adviseur verkeersonderzoeken

Bewoners

- 16 personen

Algemeen

De bijeenkomst staat in het teken van de uitkomsten van het uitgevoerde verkeersonderzoek en de huidige status van het schetsontwerp voor De Vlietlijn, met in het bijzonder voor de Geestbrugweg en omgeving. Voor echte participatie op het ontwerp van de Geestbrugweg is op dit moment nog onvoldoende informatie beschikbaar. Wel is inzichtelijk waar de knelpunten zitten in het ontwerp en waar nog over geparticipeerd gaat worden.

Tijdens de bijeenkomst is uitgebreid stilgestaan bij de resultaten van het verkeersonderzoek, het vervolg van dit onderzoek en de (nog in uitvoering zijnde) lijnvoeringstudie. De avond verloopt in goede sfeer met veel goede, kritische vragen vanuit de bewoners.

Opening

Wethouder Sandra van de Waart is aanwezig en opent de bijeenkomst. Ze benadrukt dat het besluit over de komst van de Vlietlijn nog niet is genomen, dat gebeurt pas aan het eind van de Planning- en Studiefase. Ze is blij is met de betrokkenheid van de werkgroep. Ze roept ook op om vooral te blijven participeren, het heeft echt zin. Na deze opening stellen de aanwezigen zich aan elkaar voor.

Toelichting

Technisch manager van de Gemeente Rijswijk neemt de bewoners mee in het verkeersonderzoek aan de hand van informatiepanelen. In het kort: In het verkeersonderzoek is geconstateerd dat in 2040 de kruispunten in en rondom de Binckhorst nagenoeg allemaal vast komen te staan in de spits wanneer we niets doen. Daarom zijn verschillende verkeersmaatregelen afzonderlijk onderzocht die vervolgens zijn gecombineerd in 4 maatregelpakketten. Technisch manager van de Gemeente Rijswijk licht de verschillende pakketten toe. Er vindt nog aanvullend onderzoek plaats: Op dit moment worden er verkeerstellingen uitgevoerd op straat met tellussen. Ook wordt er met microsimitaties (ook wel dynamische simulaties) nog in detail bekeken hoe de verkeersafwikkeling op de verschillende kruispunten verloopt. Zo wordt er bijvoorbeeld gekeken hoe lang de opstelvakken (idealiter) moeten zijn en wat het effect is van een tram die op de kruisingen rijdt.

Vragen en antwoorden

Vraag: Ik verwacht bij maatregelpakket 1 en regel 3 veel gebruik van de parallelweg richting de A12.

Antwoord: In het model zien we dit verschil inderdaad niet terug. Er vindt aanvullend onderzoek plaats. De resultaten hiervan zijn half januari 2025 bekend.

Vraag: Waarom is er gekozen voor deze maatregelpakketten en hoe is deze keuze tot stand gekomen?

Antwoord: Met boerenlogica. In eerste instantie zijn de losse maatregelen onderzocht. Deze gaven onvoldoende effect of gaven te veel negatieve effecten op andere plekken. Daarom zijn, kijkend naar de effecten van de losse maatregelen, verschillende maatregelen gecombineerd in pakketten: welke negatieve en of positieve effecten van de losse maatregelen kunnen elkaar compenseren of juist versterken?

Vraag: Welk jaartal is er gebruikt voor de verkeerscijfers in de maatregelpakketten?

Antwoord: Bij het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel uit 2023 (*Aanvullend: Verkeersmodel Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH versie 3.0.2)*)

Vraag: De nulmeting van de verkeersaantallen in het onderzoek is niet goed.

Antwoord: Ter verificatie worden er op dit moment verkeerstellingen uitgevoerd op straat. Deze tellingen worden vergeleken met de aantallen in het verkeersmodel. Dat zou kunnen leiden tot herijking van het onderzoek.

Vraag: Op de afbeelding van maatregelpakket 1 is de streep van de Utrechtsebaan heel erg breed. Kan de Utrechtsebaan al dat verkeer wel aan in het echt? Of staat het hier dan vast? Is dat zichtbaar in het model?

Antwoord: De dikte van de lijnen in de afbeeldingen geeft aan hoeveel verkeer er over een weg rijdt. De modelberekening geeft aan wat de intensiteit is op een weg en niet wat de capaciteit is van de weg. Dit wordt in de microsimulaties verder onderzocht. Naar verwachting is de capaciteit van de Utrechtsebaan groot genoeg.

Vraag: Hoe komen we van de Geestbrugweg naar Voorburg als er een knip komt op de brug? Hoeveel langer zijn we onderweg?

Antwoord: Via de Neherkade/ Binckhorstlaan. De extra reistijd is berekend in het verkeersonderzoek. De werkgroep krijgt ter ondersteuning een kaart zien waarop verschillende routes zijn aangegeven met de extra reistijd.

Aanvullend: Deze kaart is terug te vinden op pagina 51 in het verkeersonderzoek. NB. Gehanteerd uitgangspunt in het verkeersonderzoek t.a.v. de knip is dat er geen enkel autoverkeer (behalve nood- en hulpdiensten) mogelijk is. Onderwerp van onderzoek is het in beeld brengen van de effecten van een knip 'onder voorwaarden'. Bijvoorbeeld in de spits wel een knip, maar buiten de spits alle verkeer mogelijk óf alleen toegankelijkheid voor bestemmingsverkeer (o.b.v. kentekenherkenning).

Vraag: Bij elke maatregel neemt de drukte op andere wegen erg toe. Met name op de Haagweg. Is dit ook meegenomen in het model?

Antwoord: Dat klopt inderdaad. Dit is ook zichtbaar in het model. De microsimulaties gaan een beter beeld geven wat de maatregelen betekenen voor de doorstroming van het verkeer en welke infrastructurele wijzigingen nodig zijn.

Vraag: Hoe haal je 30 km/u in combinatie met een tram? Doordat de tram er rijdt zijn er geen snelheidsbeperkende maatregelen mogelijk. Hoe zorg je ervoor dat de auto's toch 30km/u gaan rijden?

Antwoord: Het klopt dat er niet veel snelheidsbeperkende maatregelen mogelijk zijn, maar we kunnen wel iets doen. Er bestaat tegenwoordig ook een nieuw type weg voor 30 km/u op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Er is voor de Geestbrugweg nog geen ontwerp gemaakt voor 30 km/u.

Vraag: Hoe zal het samenwerken van de tram en auto gaan? Is de verkeersafwikkeling van 6.000 nog steeds haalbaar? We hebben een omleiding gehad van tram 1 over de Geestbrugweg. De drukte en afwikkeling van het verkeer was toen dramatisch. Als we niks doen gaat dit het verkeersbeeld worden.

Antwoord: Het klopt dat het toen dramatisch verliep. Toen was echter ook de Hoornbrug afgesloten. De Geestbrugweg is een gebiedsontsluitingsweg. 10.000 motorvoertuigen is een acceptabel aantal voor dit type wegen. In geval van een erftoegangsweg liggen de acceptabele intensiteiten rond 6000. De microsimulaties geven meer inzicht in de samenwerking tussen tram en auto.

Vraag: In hoeverre ligt de route van De Vlietlijn vast? Is er nu gekozen voor deze locatie?

Antwoord: We zitten in een MIRT-proces. In de vorige fase, de Verkenningsfase, zijn een stuk of 30 verschillende varianten bekeken. Daarvan zijn de meest kansrijke varianten

verder onderzocht. Uiteindelijk is er aan het eind van de verkenningsfase door de gemeenteraden gekozen voor een voorkeursalternatief: een tram en de route van die tram. In de huidige fase (de Planning- en Studiefase) werken we dit tracé zo goed mogelijk uit. We kijken dus niet naar andere locaties voor de tramlijn. Mochten we aan het eind van deze fase concluderen dat de tram niet in te passen is, dan zou het kunnen gebeuren dat we terug moeten naar de vorige fase.

Vraag: De tramlijn komt er toch alleen als de nut- en noodzaak is bewezen?

Antwoord: Die vraag is ook gesteld tijdens de behandeling in de gemeenteraad van Rijswijk en daar dient nog een reactie op te komen. Op dit moment vindt er, in aanvulling op het onderzoek in de Verkenningsfase, een lijnvoeringstudie plaats. Daarin wordt gekeken naar het gebruik van de tram in verschillende scenario's. Dit zal ook input leveren voor de nut- en noodzaak discussie.

Vraag: De Geestbrugweg heeft overdag nauwelijks verkeer. Er zit echt een groot verschil tussen de spits en buiten de spits. Hoe zijn de verkeersaantallen bepaald?

Antwoord: De verkeersbewegingen per straat in de tabellen bij de maatregelpakketten zijn per etmaal. In het verkeersmodel is wel onderscheid gemaakt tussen de ochtend en de avondspits en de tijden daarbuiten.

Vraag: Ik vind dat het alleen gebeurt voor de tram en niet voor de omgeving.

Antwoord: Bij het opstellen van het schetsontwerp is ook bekeken hoe we de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid op de Geestbrugweg kunnen verbeteren.

Vraag: Wat gaat er gebeuren op de Geestbrugweg als er geen tramlijn komt?

Antwoord: Dat is op dit moment niet duidelijk. De herinrichting van de Geestbrugweg is ondergebracht in het project De Vlietlijn. Dus wanneer er geen tramlijn komt, dan zullen we moeten bekijken hoe we dan verder gaan. Het helpt dat we al een schetsontwerp hebben liggen van de herinrichting zonder tram.

Vraag: het omleggen van tram 1 doet niks. De Binckhorst moet anders aangepakt worden!

Antwoord: De resultaten van de lijnvoeringstudie zullen hier antwoord op geven.

Vraag: De nieuwe inwoners op de Binckhorst moeten ergens naar toe. Hoe gaan we de lijn inpassen?

Antwoord: uitgangspunt is een dienstregeling van 6 x per uur in de spits per richting. In de lijnvoeringstudie worden verschillende varianten onderzocht.

Vraag: Op dit moment is het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg al te druk voor voetgangers. Laat staan met nog een extra tram.

Antwoord: De dynamische simulaties gaan ons een beter beeld geven over wat er nodig is op de kruising om het verkeer goed af te kunnen wikkelen.

Vraag: Hoe gaan we het verkeer beter afwikkelen op de Haagweg?

Antwoord: Op basis van de resultaten van de dynamische simulaties gaan we bekijken wat hiervoor nodig en mogelijk is.

Vraag: Wordt er niks gedaan aan de toerit naar de rijksweg(A12)?

Antwoord: Binnen dit project wordt het effect op de A12 in kaart gebracht. Maar verder wordt er aan de toerit niets gedaan binnen dit project. Dat is aan Rijkswaterstaat. Er is overigens weinig fysieke ruimte om de kruising aan te passen.

Opmerking: Waarom blijven we de auto faciliteren? Dit moeten we juist niet faciliteren en gaan voor de fiets/ov!

Vraag: Trekken wij zelf de conclusies m.b.t. de verschillende maatregelpakketten?

Antwoord: Ja die trekken we zelf. Om de juiste conclusies te kunnen trekken hebben we nog wel de microsimulatie en de verkeerstellingen nodig.

Aanvullend. Ik zie de Haagweg nu ook terugkomen in het verkeersonderzoek. Dat is een verandering.

Antwoord: De Haagweg maakt inderdaad onderdeel uit van het verkeersonderzoek. We zijn er in de Verkenningsfase nooit vanuit gegaan dat er fysieke aanpassingen gaan plaatsvinden. De weg is daarom ook niet meegenomen in het eerder opgestelde schetsontwerp.

Vraag: Hoeveel mensen gaan er daadwerkelijk gebruik maken van De Vlietlijn? Welke cijfers zijn er? Het is toch vreemd dat we zoveel onderzoek aan het doen zijn terwijl we nog niet weten hoeveel de tram gebruikt gaat worden.

Antwoord: De lijnvoeringstudie zal hier antwoord op geven. Door geconstateerde problemen in het verkeersmodel, is de uitkomst vertraagd. De resultaten worden in het eerste kwartaal van 2025 verwacht.

Opmerking: Vraag aan de mensen die er nu al wonen of ze wel behoefte hebben aan een lijn naar Delft.

Opmerking: Als we OV beschikbaar moeten maken voor de Binckhorst, laat dan een bus rijden over de Rotterdamsebaan.

Antwoord: In de verkenningsfase is dit als alternatief meegenomen en afgefallen omdat er geen halte te maken is in de tunnel, maar voorbij de tunnelingangen. Daarmee mis je een groot deel van de instappers in het toekomstige Bickhorst gebied.

Vraag: Wordt in de HTM-studie elk effect in kaart gebracht?

Antwoord: Alle effecten van de verschillende scenario's worden in de lijnvoeringstudie in kaart gebracht, ook de negatieve. Overigens wordt de lijnvoeringstudie door de Metropoolregio Rotterdam en Den Haag (MRDH) begeleid.

Vraag: Tram 1 zit nu ook vol. Worden de effecten die plaatsvinden op Laak ook meegenomen in de onderzoeken?

Antwoord: Ja, dat maakt onderdeel uit van de lijnvoeringstudie.

Vraag: Ik maak me zorgen over de staat van de Geestbrug. De brug maakt nu al veel geluid als er een tram overheen rijdt. Hoe gaat dit opgepakt worden?

Antwoord: De Geestbrug staat op de planning voor groot onderhoud bij de provincie. Er vinden daarvoor ook onderzoeken plaats naar de bouwkundige staat van de brug. In de plannen van de provincie wordt rekening gehouden met De Vlietlijn.

Vraag: De prioriteit van de Geestbrugweg moet losgekoppeld worden van dit project. Kunnen we dit niet met urgentie behandelen? De trillingen maken nu alles al kapot in de huizen. Er moet nu al wat gebeuren

Antwoord: *(Toezegging)* We brengen uw punt onder de aandacht bij de MRDH en de HTM.

Vraag: Gaan we ook een model uitwerken waarbij er geen tram komt? En bekijken wat er nodig is op de Geestbrugweg zonder tram?

Antwoord: In het participatietraject in 2022 is ook een schetsontwerp gemaakt voor de Geestbrugweg zonder tramlijn. In de Planning- en Studiefase wordt dit niet verder uitgewerkt. We werken hierin het voorkeursalternatief (VKA) verder uit.

Opmerking: Laten we daadwerkelijk bepaalde scenario's uitproberen: Zoals een bus over de Rotterdamsebaan of een knip op de Geestbrugweg.

Opmerking: We moeten ook gaan kijken op lange termijn. Een metro klinkt misschien nu onwerkkelijk, maar kan uiteindelijk wel een realistisch plan worden als het niet anders kan.

Vraag: Er lopen heel veel verschillende studies. Waarom participeren we nu? Of waarom zijn we hier?

Antwoord: Zoals ook in de uitnodiging aangegeven komt deze bijeenkomst te vroeg voor echte participatie op het ontwerp. Deze bijeenkomst is met name georganiseerd om toelichting te geven op de resultaten van het verkeersonderzoek en u de kans te geven vragen aan ons te stellen.

Voor participatie op het ontwerp hebben we de resultaten van de dynamische simulaties nodig. Het ingenieursbureau RHDHV geeft aan dat deze resultaten in maart 2025 verwacht worden. Daarna zullen we snel hierover met elkaar in gesprek. Wat we al wel weten is waar de knelpunten liggen waar we met elkaar naar gaan kijken tijdens de participatie. Dit zijn in elk geval:

- De kruising Haagweg – Herenstraat;
- Het dwarsprofiel van de Geestbrugweg (breedtes van bijvoorbeeld fietspaden en stoepen);
- Parkeerplaatsen, ook in relatie tot plaatsing van lichtmasten en bovenleiding;
- Kruising Cromvlietkade, Geestbrugweg in relatie tot de metropolitane fietsroute;
- Ligging van de haltes;
- De fiets- en voetgangersoversteken waaronder de Penninglaan.

Bewoners vragen aandacht voor oversteken ter hoogte van de Da Costalaan en Vondellaan. Ook deze zullen aandacht krijgen in het ontwerpproces en de participatie.

Vraag: Wat als de participatie start. Gaan we onszelf dan afsluiten van het grotere geheel of blijven we onderdeel van de CID?

Antwoord: We blijven onderdeel van De Vlietlijn.

Vraag: Het proces is veel groter dan we hier bespreken, dit zijn maar de kleinere onderdelen. Groter zijn de NRD met zienswijzen en ook nog het omgevingsplan. We zullen uiteindelijk een keuze moeten maken.

Antwoord: Er lopen nu heel veel studies die input zijn voor dit grote geheel. Bijvoorbeeld het verkeersonderzoek en het trilling onderzoek: deze komen beiden terug in het MER. Uiteindelijk wordt besluitvorming over het totale pakket genomen.

Vraag: Als ik dit allemaal zo hoor, concludeer ik dat de tram er niet kan rijden met de hoeveelheid auto's. De kleine maatregelen bieden geen uitkomst, dus we zullen over moeten gaan op vergaande maatregelen, zoals het afsluiten van de Geestbrugweg en Haagweg, die grote gevolgen hebben voor Rijswijk. Wanneer maken we een keuze voor het voorkeursalternatief of wanneer besluiten we dat de tram hier geen goed idee is? Is die keuze aan de raad of aan de regio?

Antwoord: We wachten eerst de feiten uit de dynamische simulaties af voordat we conclusies trekken. Wanneer wij concluderen dat de tram niet in te passen is, zullen we dat zeker meegeven in ons ambtelijk advies. Het uiteindelijke besluit ligt bij de verschillende gemeenteraden.

Vraag: Er worden uiteindelijk ver uiteenlopende keuzes voorgesteld. Hoe zien jullie dit keuzeprocess voor je?

Antwoord: Het uiteindelijk besluit ligt bij de gemeenteraden. We staan voor een open en transparant proces. Alle stukken worden gedeeld en iedereen heeft de kans om erop te reageren. Het lijkt ons goed als er vanuit de werkgroep een advies wordt meegegeven aan onze gemeenteraad.

Hoe het proces van besluitvorming er precies uit gaat zien is nog onbekend. Het lukt niet om de Planning- en Studiefase voor de gemeenteraadsverkiezingen af te ronden. Het doel is wel om voor deze verkiezingen een tussenbesluit te nemen over bijvoorbeeld de maatregelpakketten.

Vraag: Gaat er nog wat gebeuren op publicitair gebied? Buurtbewoners weten van niks. Informatie kan bijvoorbeeld gedeeld worden in Leeuwendeel.

Antwoord: Vanuit De Vlietlijn worden huis aan huis in een groot gebied uitnodigingen gestuurd voor de informatiemarkten. Daarnaast delen we informatie op samen.rijswijk.nl en de website van De Vlietlijn (devlietlijn.nl). De suggestie om ook informatie te delen in wijkkranten nemen we mee.

Vraag: Kan het zijn dat er na het trilling onderzoek een investering komt in de fundering van de woningen? Of het aanpassen van de fundering?

Antwoord: In het onderzoek worden de trillingen die ontstaan ten gevolge van de tram berekend. Op basis daarvan wordt bekeken wat er nodig is om de trillingen op de woningen voldoende te beperken. Welke maatregelen dat zijn weten we nog niet.

Vraag: Wethouder Armand van de Laar heeft in een raadsvergadering gezegd dat de tramlijn er toch wel komt.

Reactie: Dat is ons onbekend. Zoals ook wethouder Sandra van de Waart heeft aangegeven, is er nog geen besluit genomen over de komst van de tramlijn.

Vraag: Kan er eerder wat gedaan worden aan de Geestbrugweg? De weg is onveilig.

Antwoord: De gemeente weet dat er iets moet gebeuren op de Geesbrugweg. Totdat er een besluit is genomen over De Vlietlijn is het niet logisch om de Geestbrugweg groots aan te pakken. Daar zijn dan nu ook geen plannen voor.

Aanvullende vraag: Onderhoud kan je niet nog 15 jaar uitstellen. Er zitten allemaal gaten in het asfalt. Er zijn ook kleine maatregelen te verzinnen die nu bijdragen.

Antwoord: Wat er op korte termijn voor onderhoud is voorzien is ons niet bekend. *(Toezegging)* We gaan dit bij onze collega's van beheer na.

Aanvullende vraag: De oversteek Penninglaan moet aangepakt worden is verkeersonveilig op dit moment.

Antwoord: Hier zijn eerder al aanpassingen gedaan om de kruising verkeersveiliger te maken. *(Toezegging)* We gaan het bespreken met onze collega's.

Aanvullende vraag: De afstelling van de verkeerslichten op de kruising Herenstraat-Geestbrugweg klopt niet.

Reactie: We hebben dit eerder al meegegeven aan onze collega's en de oversteektijden zijn recentelijk bijgesteld. *(Toezegging)* Dat zullen we nogmaals doen.

Vraag: Wat is de voorkeur voor de maatregelpakketten op dit moment vanuit de gemeente Rijswijk?

Antwoord: Dat is nog niet te zeggen op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek. Het dynamische verkeersonderzoek gaat veel extra informatie geven over hoe de verkeersafwikkeling er op de kruisingen uit ziet met elk maatregelpakket.

Vraag: De Lindelaan ligt er op dit moment uit. Is de huidige verkeerstelling dan wel een reële meting?

Antwoord: Er vinden altijd wel ergens werkzaamheden plaats die invloed hebben op verkeerstellingen. Wat dat betreft bestaat er geen ideaal moment. We beschikken ook over andere data (eerdere tellingen/ TomTom data) die we ook meenemen in de vergelijking. Waar nodig zullen we de verkeersaantallen bijstellen.