

## **Beantwoording raadsragen m.b.t. raadsvoorstel Herinrichting Geestbrugweg – Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst**

### **Vraag Rijswijks Belang**

**Er wordt in het raadsvoorstel geschreven dat de afhankelijkheid van ons openbaar vervoer een nieuwe ontwikkeling is in de vervoerswereld. Waar kan ik dat terugvinden?**

#### **Antwoord:**

De stelling in het raadsvoorstel “De afhankelijkheid van openbaar vervoer is een nieuwe ontwikkeling in de vervoerswereld” verwijst naar een algemene tendens naar een grotere rol van openbaar vervoer in de bereikbaarheid van de Randstad. Om meer woningen te kunnen bouwen in ons gebied waar de ruimte al zeer schaars is, wordt het belang van deze collectieve vorm van mobiliteit in vergelijking met de auto groter. Onze regio moet ook nog steeds bereikbaar blijven voor hen die een auto moeten gebruiken waaronder ondernemers.

Een en ander is terug te vinden in de mobiliteitsvisie die het kabinet aan het maken is en specifiek voor onze regio in de strategische agenda van de MRDH die afgelopen vrijdag door de burgemeesters van de 21 gemeenten is vastgesteld. Zie de linkjes hier onder.

Contourennota Mobiliteitsvisie ministerie IenW

[Pdf-document · 2,1 MB](#)

Strategische agenda MRDH

[Strategische Agenda](#)

### **Vraag D66**

**Kan het tunneltje worden meegenomen bij de herinrichting voor toepassingen ondergronds? Bijvoorbeeld ondergrondse mogelijkheden voor de tram of auto of voor parkeren of fietsparkeren.**

#### **Antwoord:**

In 2019 en 2020 zijn er ambtelijk een aantal sessies gehouden met vertegenwoordigers namens de bewoners en bedrijven. Aan het begin van het traject zijn er in deze groep een aantal ideeën ingebracht wat je zou kunnen doen als je de tunnel als doorgang wel afsluit maar een alternatieve invulling geeft. Een ondergrondse fietsenstalling en boxen voor bewoners en werknemers is toen ook genoemd. Gezamenlijk is toen geconcludeerd dat vanwege de hellingen/toegankelijkheid en ruimtegebruik het een betere optie is om in de bovengronds vrijkomende ruimte stallingen voor fietsers te maken. In de ingediende zienswijzen of de behandeling van het bezwaar zijn er geen vragen meer over ingebracht.

## Vragen CDA

### Vraag 1

**Op pagina 23 van het masterplan, onder punt 6, staat ‘voor mensen die toch een eigen auto hebben of voor bezoekers die met de auto komen, zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig, maar wel tegen een marktconform tarief.’**

**Welke maatregelen (welk beleid) neemt de gemeente Den Haag – los van bereikbaarheid met OV - om autobezit/gebruik van inwoners van dit gebied te ontmoedigen? En dezelfde vraag inzake ondernemers en bedrijven die daar voor vele nieuwe banen gaan zorgen?**

#### **Antwoord:**

In het Masterplan paragraaf 2.3.1 No Regret maatregelen staat een heel pakket aan maatregelen benoemd om het autoverkeer te beperken en het OV en fiets te stimuleren. De tekst luidt: “2.3.1 No-Regretpakket maatregelen mobiliteit. Vooruitlopend op de ontwikkelingen in de CID-Binckhorst is in 2019 besloten tot het uitvoeren van een pakket aan mobiliteitsmaatregelen met een financiële dekking van in totaal € 137,7 mln. Het betreft het zogenaamde No-Regretpakket (figuur 2.4). Deze maatregelen zijn gericht op de korte termijn (start uitvoering rond 2023) om ervoor te zorgen dat al tijdens de eerste realisatiefase van de gebiedsontwikkeling CID-Binckhorst de verstedelijking en de bereikbaarheid op elkaar afgestemd zijn. Voor de periode daarna zijn voor de bereikbaarheid maatregelen voorzien voor de middellange (tot 2030) en de lange termijn (tot 2040). Voor de middellange termijn gaat de MIRT-verkenning uit van de realisatie van een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, bestaande uit een HOV-verbinding (de hoofdmaatregel) en het Basispakket Mobiliteit. Hierop wordt verder ingegaan in Hoofdstuk 4.”. Het behelst een 17tal maatregelen; zie figuur 2.4 op bladzijde 16.

Daarnaast is het no regret aangevuld met een basispakket aan mobiliteitsmaatregelen en inpassingsmaatregelen (18) om het auto gebruik te beperken en het fiets en OV gebruik te stimuleren en om de inpassing goed vorm te geven: hoofdstuk figuur 4.2. bladzijde 33.

De maatregelen die genoemd worden zijn o.a.:

- Opwaarderen bushalte in de Binckhorst,
- Realisatie velostrada (fiets) Delft Leiden
- Realisatie trekfietstracé Den Haag - Rijswijk – Voorburg – Pijnacker
- Uitbreiding van fietsenstalling nabij OV-haltes en het realiseren van deelmobiliteit
- Ontwikkeling van Smartmobility, smart city en een gebiedsgerichte aanpak
- Realiseren van HUBS
- Realiseren van innovatieve pakketdiensten/bezorgdiensten
- Caballerobrug voor langzaamverkeer
- Herinrichting Princes Mariannelaan tbv verkeersveiligheid en leefbaarheid
- Herinrichting Geestbrugweg tbv verkeersveiligheid en leefbaarheid
- Maatregelen voor het terugdringen van de autointensiteiten op de PM-laan en de GBW

## **Vraag 2**

**De lage parkeernorm. Ik weet niet precies hoe hoog deze is in de Binckhorst. En ik neem aan dat er vergunningen parkeren is/wordt ingevoerd en alle bewoners van nieuwe appartementen geen parkeervergunning krijgen in de openbare ruimte?**

### **Antwoord:**

Er is geen eenduidig antwoord te geven op de vraag wat de parkeernorm is in het gebied CID-Binckhorst. Deze is behoorlijk gedifferentieerd. Voor woningen loopt deze uiteen van 0 parkeerplaatsen voor studenten woningen tot 1.3 voor woningen boven de 160 m<sup>2</sup>. Bezoekers hebben 0,05 parkeerplaats per woning en kantoren 0,3 per 100m<sup>2</sup>.

## **Vraag 3**

**In het raadsvoorstel staat bij kanttekeningen: 'er moet eerst meer onderzoek worden gedaan naar het gemeentebrede effect op de verkeersstromen en de juiste locatie van een mogelijke knip'. Wat is de reikwijdte van dit onderzoek? Gemeente Rijswijk? Samen met andere gemeenten? Regionaal?**

### **Antwoord:**

De knip wordt onderzocht samen met Leidschendam-Voorburg, Den Haag, Provincie en MRDH. Het geografisch gebied beslaat Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.