

Aan de Raad van de gemeente Rijswijk  
Postbus 5305,  
2280 HH Rijswijk

Rijswijk, 24 mei 2023

Betreft: Geestbrugweg en Masterplan CID-Binckhorst: raadsbehandeling 1 juni 2023.

Geachte leden van de Raad van de gemeente Rijswijk

De behandeling van het raadsvoorstel over de Geestbrugweg en het Masterplan CID-Binckhorst in Forum Stad van 16 mei jl. geeft mij aanleiding om ten behoeve van uw vergadering van 1 juni 2023 een aantal punten onder uw aandacht te brengen.

### **1. Verkeer op de Geestbrugweg**

Minder autoverkeer op de Geestbrugweg is op korte termijn noodzakelijk, ongeacht of er wel of geen tram komt.

Aanbeveling:

Kies ervoor om in overleg met Leidschendam-Voorburg en Den Haag de Binckhorstlaan op de grens van Leidschendam-Voorburg af te sluiten. Dat kan op korte termijn tegen lage kosten worden geregeld en hoeft beslist niet op 2025 te wachten. Desnoods wordt eerst een tijdelijke fysieke afsluiting met een hekwerk (met passage voor de hulpverleningsvoertuigen) gemaakt, zodat uitgetest kan worden of deze afsluiting voldoende werkt.

Geen grote onderzoeken; gewoon doen!

Dan gebeurt er ook in de ogen van de inwoners tenminste iets met effect.

Voordelen:

Het meeste verkeer op de Geestbrugweg komt en gaat naar de Binckhorst, Dat kan dan niet meer. De bereikbaarheid van de Binckhorst via de Rotterdamsebaan wordt gestimuleerd. Niet alleen de bewoners van de Geestbrugweg, maar ook de bewoners van de Binckhorstlaan en de Prinses Mariannelaan in Leidschendam-Voorbrug

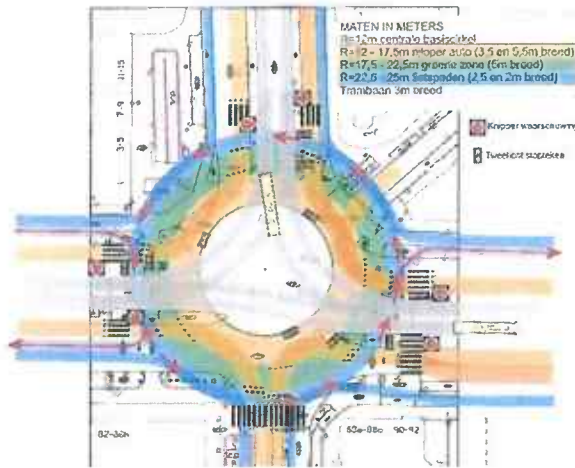
---

<sup>1</sup> Mijn naam mag openbaar vermeld worden.

hebben er baat bij, niet alleen vanwege het verkeer, maar ook om een waterbedeffer van het parkeerbeleid in de Binckhorst te voorkomen.

## 2. Rotonde

Het door het verkeerskundig bureau in de tussenrapportage d.d. 12 mei 2023



genoemde argument, dat de trampassages een rotonde niet veilig maken, kan een opvatting zijn, maar dat geldt dan ook voor het gewone kruispunt. De passages zijn daar niet anders. In beide gevallen is er sprake van regulerende verkeerslichten voor het openbaar vervoer. De kruising kent overigens wat meer dode hoeken dan de rotonde. Het veronderstelde nadeel dat een rotonde in de spits het autoverkeer niet goed kan afwikkelen, kan ook als een voordeel worden gezien. Er moet

immers minder autoverkeer op de Haagweg en Geestbrugweg komen. Omdat in het rotondevoorstel de tram met verkeerslichten voorrang krijgt, levert het in tegenstelling tot wat de onderzoekers vermelden geen wachttijdverlies op voor het openbaar vervoer. Voor zover daar sprake van is, is dat nu ook al het geval.

Aanbeveling:

De rotonde past binnen het STOMP-principe, is voetgangers- en fietsvriendelijk, geeft het kruispunt een betere aanblik, zorgt voor méér groen en remt het autoverkeer enigszins af. Dat zijn best wat voordelen. Neem daarom de rotonde tenminste mee als variant voor het kruispunt bij de uitwerking van de inrichtingsplannen. Dan kan later een definitieve afweging gemaakt worden.

## 3. De tram

Mijn opvatting over de omlegging van lijn 1 is bekend. Die omlegging levert significant vervoerwaardeverlies op en is nadelig voor de gemeente Delft en ook voor Rijswijk. Voor de noodzakelijke OV-ontsluiting van de Binckhorst is deze verbinding ook niet nodig. Niet doen dus. De varianten die mogelijk nog aan de orde komen, zoals een alternerende lijn 1a en 1b, een andere lijnvoering of wat dan ook, laten allemaal onverlet dat er géén HOV-verbinding op de Geestbrugweg en het tracé in Leidschendam-Voorburg gemaakt kan worden. Dat is een belangrijk nadeel. Een tramtracé tussen het andere verkeer is ook niet meer van deze tijd. De nog komende nadere onderzoeken zullen voor dit manco geen oplossingen kunnen opleveren, tenzij héél veel parkeerplaatsen worden opgeheven. Dat laatste is in Rijswijk geen haalbare kaart lijkt mij. Bovendien is het geheel onduidelijk, anders gezegd is het nog maar zeer de vraag, of de voorgestelde railverbinding met Delft uit oogpunt van

openbaar vervoer nuttig, laat staan noodzakelijk is. Dus, waarom zou je het dan doen?

Voor Rijswijk is een deel van het MIRT-budget gereserveerd uit het totale bedrag voor de CID-Binckhorst. De verantwoordelijk wethouder heeft naar voren gebracht dat de investeringskosten in Rijswijk uit deze reservering moeten worden betaald. In die reservering zijn naast voor de kosten van de railinfrastructuur ook extra middelen opgenomen voor de inrichting van de openbare ruimte. Voor dat laatste zou het budget zelfs zijn opgehoogd, extra geld dus. Maar is het ook genoeg? De aanpassing (lees vernieuwing) van de railinfrastructuur kost veel geld en zal een belangrijk deel van het voor Rijswijk gereserveerde deel van het MIRT-budget opmaken<sup>2</sup> en dan blijft er voor het eigen inrichtingswerk waarschijnlijk niet zo veel over. Meer principieel is de vraag of dat extra geld (of wat daarvan over blijft) wel een goede reden om "ja" tegen het tramtracé te zeggen.

Aanbeveling:

Heropen het overleg met de andere bestuurlijke partners over dit tracé met als inzet alsnog af te zien van dit onderdeel van het Masterplan. Dat is bestuurlijk wellicht lastig, maar rationeel en zakelijk gezien naar mijn mening de juiste weg. Het betreffende belastinggeld kan aan betere openbaar vervoer voorzieningen worden besteed.

Als deze aanbeveling op dit moment politiek-bestuurlijk een brug te ver is, zou een alternatief voor de komende besluitvorming door de Raad kunnen zijn het besluit over de voorgestelde OV-verbinding met Delft aan te houden tot het voorstel voor het projectbesluit voorligt (omstreeks 2025). Dan zou er volgens de planning duidelijkheid moeten zijn binnen welk lijnennet deze eventuele verbinding past en in dat kader gewenst en noodzakelijk is en wat de effecten op de vervoerswaarden zijn. Bij deze aanpak is het nuttig dat, lopende de verdere onderzoeken ten behoeve van het projectbesluit, Rijswijk zelf een plan uitwerkt voor de inrichting van de Geestbrugweg zónder de voor de CID-Binckhorst voorgestelde tram. Als dit pas na het projectbesluit zou worden opgestart, zou er te veel vertraging worden opgelopen met de voor deze weg met het oog op de verkeersveiligheid noodzakelijke herinrichting.

Met vriendelijke groet,



Bartels

---

<sup>2</sup> Een rekenvoorbeeld: De Geestbrugweg is ongeveer 500 meter lang. De CROW-kengetalen (2015) voor de aanleg van tram-railinfrastructuur kennen een bandbreedte van 12 tot 35 miljoen per kilometer. Dat is afhankelijk van het soort werk. Uitgaande van de gemiddelde prijs, want het gaat in dit geval om gemiddeld werk, betekent dit 23 miljoen per kilometer en daarmee een investering van 11,5 miljoen, exclusief de kosten van de tramhaltes. Ter vergelijking: Het rapport MKBA MIRT-Verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst, d.d. 14 juni 2022 van Arcadis raamt de investering in de infrastructuur op de Prinses Mariannelaan, de Geestbrug en Geestbrugweg op 20 á 21 miljoen euro (zie blz.37 en verder), waaruit geconcludeerd kan worden dat mijn inschatting voor het Rijswijkse deel van de railinfrastructuur er niet ver naast zit.