



Datum besluit B&W 18 april 2023
Forumverg. d.d. (datum)
Agendapunt nr. (nummer)
Portefeuillehouder(s) A.F.M. van de Laar - Stadsontwikkeling, Mobiliteit, Grondzaken en Participatiebeleid
Redacteur R. Bon
Doorkiesnummer 14 070
Domein / Team Bereikbare stad
Corsanummer 23.032672

Aan de Raad,

1. Onderwerp
Herinrichting Geestbrugweg en Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst
2. Voorstel
U wordt voorgesteld om:
 - in te stemmen met de uitgangspunten voor het ontwerp van de herinrichting van de Geestbrugweg en de aansluiting met de Haagweg,
 - in te stemmen met het Masterplan bereikbaarheid CID-Binckhorst inclusief Voorkeursalternatief, onder voorbehoud van akkoord door de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg,
 - in te stemmen met de Nota van Antwoord,
 - kennis te nemen van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst,
 - in te stemmen met de dekking van de afschrijvingslasten van het Rijswijkse aandeel uit de parkeerreserve.
3. Inleiding
Dit voorstel gaat over de Rijswijkse herinrichting van de Geestbrugweg en kruising Haagweg. Tevens ligt voor u het voorstel voor de bereikbaarheid van de CID-Binckhorst en omgeving. Voor Rijswijk heeft dit grote gevolgen waaronder het aanleggen van een nieuwe tram over de Geestbrugweg.

We werken samen in de regio aan onderwerpen als woningnood, bereikbaarheid en leefbaarheid. Maar dat wil niet zeggen dat we altijd blij zijn met de gevolgen. Dat is zeker het geval met de ontwikkeling van CID-Binckhorst waar een stad bijna ter grootte van Rijswijk pal naast onze gemeentegrens wordt gebouwd. Dit is een ontwikkeling die het belang van de gemeente en zelfs Haaglanden ontstijgt. Deze ontwikkeling wordt vanuit nationaal belang gefinancierd en aangejaagd. Als Rijswijk moeten we hierin strategisch opereren en positie nemen om de belangen van onze inwoners en ondernemers te waarborgen. Om die reden heeft de raad in een eerder stadium het college opgeroepen om aan te sluiten bij het bestuurlijk overleg van de deelnemende partijen aan de MIRT Verkenning CID-Binckhorst. De regionale ontwikkelingen raken immers ook onze gemeente en kunnen zowel voor- als nadelen opleveren. Door als Rijswijk aan tafel te zitten houden we zo veel mogelijk de regie over de ontwikkelingen die ons eigen grondgebied betreffen. We voeren die gesprekken op basis van gelijkwaardigheid en wederkerigheid. Rijswijk zet actief in op regionale samenwerking. Verder wil het Rijswijkse college samen met de inwoners een goede en veilige inpassing van het OV vanuit Binckhorst naar en door Rijswijk realiseren en wil het college een verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. De Rijswijkse belangen en aandachtspunten zijn geborgd in het Masterplan en de bestuursovereenkomst (BOK) en in de eerder afgesloten intentieovereenkomst. Voorliggende voorstellen zijn een resultaat van dat overleg.



U bent als raad nauw betrokken bij dit proces. Om u zo goed mogelijk te faciliteren in het bepalen van uw standpunt hebben wij u op verschillende momenten geïnformeerd. Er zijn presentaties voor uw raad geweest in maart 2021, op 7 oktober 2021, 1 november 2022 en 11 april 2023. U heeft zich op die momenten uitgesproken over de wensen en belangen die u mee wilde geven aan het college. Die hebben wij meegenomen en zo goed mogelijk bewaakt in de afstemming en afspraken met de andere partijen.

Herinrichting Geestbrugweg

De herinrichting van de Geestbrugweg komt voort uit een Rijswijks vraagstuk rondom verkeersveiligheid en leefbaarheid van dit drukke gebied. Inmiddels is de herinrichting van deze weg financieel en inhoudelijk onlosmakelijk verbonden aan het grote project van de CID-Binckhorst. De noodzakelijke financiering voor de totale herinrichting hebben we namelijk weten onder te brengen in de projectbegroting van de CID Binckhorst. Hierdoor financieren de rijksoverheid en de MRDH niet alleen de maatregelen tegen de negatieve gevolgen van de woningbouw in Den Haag, maar ook de bestaande Rijswijkse wensen ten aanzien van verkeersveiligheid, vergroening en leefbaarheid.

Onder voorwaarden dat de bovengrondse verkeersveiligheid en leefbaarheid zou verbeteren, heeft de raad in 2021 besloten dat de tunnelmonden gesloten worden. Deze moet bereikbaar blijven voor onderhoud, maar de sluiting geeft wel fysieke ruimte om ook de kruising met de Haagweg en de entree van de Herenstraat te verbeteren. Dit heeft uiteraard een sterke relatie met de herinrichting van de Herenstraat en Willemstraat. Op basis van een raadsnotie is ook gekeken naar de mogelijkheden voor eenrichtingsverkeer. In het bijgevoegd participatieverslag leest u wel de resultaten van de participatie tot nu toe, maar de herinrichting van de Herenstraat en Willemstraat wordt verder buiten beschouwing van voorliggend voorstel gelaten. Over de inhoudelijke stand van zaken en het vervolg daarvan wordt u separaat geïnformeerd.

CID-Binckhorst

De besluiten in dit raadsvoorstel over CID-Binckhorst worden in dezelfde strekking ook voorgelegd aan de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg. De voorstellen en bijlagen zijn dan ook tot stand gekomen in een nauwe samenwerking tussen deze gemeenten, de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en Binnenlandse Zaken (BZK), de provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH).

De resultaten zijn verwoord in het concept Masterplan. Dit heeft met onderliggende rapporten en onderzoeken ter inzage gelegen. De ingediende zienswijzen zijn verwoord en beantwoord in de Nota van Antwoord. Als u akkoord gaat met voorgestelde besluiten, worden de afspraken over de uitwerking door het college in een bestuursovereenkomst (BOK) vastgelegd. Het concept daarvan vindt u ook als bijlage.

4. Beoogd effect

Dit voorstel maakt het mogelijk om met financiële bijdragen van het Rijk en de MRDH de Geestbrugweg en de kruising met de Haagweg verkeersveiliger en leefbaarder te maken.

Het masterplan bestaat uit vele verkeersmaatregelen waarvan een nieuwe tramverbinding voor Rijswijk de meeste impact heeft. Concreet maakt voorliggend voorstel mogelijk om een tramverbinding over de Geestbrugweg te maken aansluitend aan de Haagweg. Met dit voorstel kan de infrastructuur fysiek worden aangepast om door nieuwe trams gebruikt te kunnen worden. Welke tram er overheen gaat rijden (een verlegde tram 1 of een andere lijn) zal later worden bepaald in een totaal studie naar een effectieve lijnvoering.



Met een akkoord op deze voorstellen gaat ook de volgende fase in van de uitgebreide MIRT-procedure, de zogenaamde plannings- en studiefase.

5. Argumenten

Dit voorstel betreft twee dossiers:

- A. het project herinrichting van de Geestbrugweg en kruising met Haagweg
- B. het project Bereikbaarheid CID Binkhorst.

Ad A) Project Geestbrugweg en kruising met Haagweg

Geestbrugweg

De Geestbrugweg ligt tussen de Haagweg in Rijswijk en de Pr. Mariannelaan in Voorburg en verbindt de Binckhorst met (Oud) Rijswijk en is ongeveer 500m lang. De inrichting van de Geestbrugweg voldoet niet meer aan de huidige eisen van inrichting en leidt tot verkeersonveilige situaties voor verkeersdeelnemers op de Geestbrugweg en voor kruisend verkeer. Daarnaast is het een weg met hoge verkeersintensiteiten (11.000 motorvoertuigen per dag) waardoor de leefbaarheid onder druk staat. Bewoners van de wijken Cromvliet en Leeuwendaal en de Geestbrugweg hebben signalen geuit over de verkeersonveilige situatie en de hoge verkeersintensiteiten vanuit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal en vanuit bewoners aan de Geestbrugweg.

In 2022 en begin 2023 is samen met de omgeving gewerkt aan een ontwerp voor de Geestbrugweg om deze verkeersveiliger en leefbaarder te maken. Geïnteresseerden dachten mee op twee manieren: via een online platform waarop iedereen kon reageren op vragen en via een meedenkgroep, die meermaals fysiek bijeen kwam en waarbij de gesprekken meer de diepte in gingen en aanwezigen de kans kregen mee te ontwerpen. De resultaten daarvan treft u aan in de bijlage Participatieverslag Geestbrugweg en omgeving¹.

Uit het participatieproces en de ontwerpen zijn de volgende ontwerpuitgangspunten voor de vervolgfase geformuleerd:

- verlagen verkeersintensiteit om de leefbaarheid en veiligheid van de Geestbrugweg te verbeteren.
- prettig & veilig fietsen. voor veiligheid van de fietser in de vorm van vrij liggende fietspaden en voldoende en kortere oversteken voor de fietser.
- prettig & veilig wandelen. Het voetpad wordt iets smaller, maar men wandelt prettiger, langs het fietspad in plaats van langs geparkeerde auto's. De oversteken worden korter en veiliger.
- groene zone. Het wordt parkeren tussen het groen, bomen komen in dezelfde strook te staan als de auto's. De parkeerplaatsen worden groen en waterdoorlatend uitgevoerd en de bomen krijgen een groene boomspiegel.
- leefbaarheid versterken door meer groen en minder hittevorming, groen en bomen aansluiten op groene zijstraten.

Een aandachtspunten daarbij is de aansluiting met Leidschendam-Voorburg, en de Geestbrug.

¹ corsanummer 23.032986



Kruising Haagweg

De monden van de tunnel onder de Haagweg liggen rond de kruising Geestbrugweg – Herenstraat – Haagweg. Door uw raad is een besluit genomen om de tunnel te sluiten en de bovenkant anders in te richten. In een proces met participatie is hier een ontwerp van gemaakt in aansluiting op het ontwerp voor de Geestbrugweg en de Herenstraat. Ook hier vormen een aantal uitgangspunten het kader:

- doorstroming van alle verkeersdeelnemers moet gewaarborgd zijn;
- de verkeersveiligheid en leefbaarheid moet verbeteren;
- de uitstraling van het begin van de Herenstraat als entree van het Winkelcentrum Oud-Rijswijk moet worden verbeterd;
- de oversteektijd voor voetgangers moet worden verbeterd;
- het ontwerp moet rekening houden met de mogelijkheid van eenrichtingsverkeer over de Herenstraat;

Een aantal deelnemers aan het participatieproces heeft voorgesteld de kruising in te richten als rotonde. Dit idee hebben we voorgelegd aan een extern ingenieursbureau gespecialiseerd in verkeer. De conclusie van het bureau is dat een rotonde risico's oplevert voor de verkeersveiligheid en met een trampassage niet in staat is om het verkeer acceptabel af te wikkelen. De rotonde maakt ook gebruik van de vrijgekomen ruimte van de tunnelmonden die voorzien was voor vergroening en mogelijke andere voorzieningen. Daarmee levert een rotonde op deze plek niet de noodzakelijke noch gewenste verbetering op van de situatie. Deze conclusie bleef overeind ook na een tweede beschouwing van het aangepaste ontwerp van de indieners. Voor nadere toelichting zie bijlage rapport Rotonde Haagweg – Geestbrugweg Rijswijk². In een nazending zal ook de tweede analyse aan uw raad worden toegezonden.

Daarnaast bestaat de wens van een aantal bewoners om het "sluipverkeer" op de parallelweg van de Haagweg komend vanuit Delft onmogelijk te maken door een andere aansluiting van de parallelweg. Dit zal nader worden onderzocht.

A. Project verkenning bereikbaarheid CID/Binckhorst

Ad B) Project Bereikbaarheid CID/Binckhorst

CID-Binckhorst

De ontwikkeling van het Central Innovation District - Binckhorst maakt deel uit van een nationaal investeringsprogramma om de woningnood in Nederland op te lossen. Met 25.000 nieuwe woningen is dit ook binnen dit programma een grote ontwikkeling. Met 30.000 extra banen biedt de ontwikkeling tevens een grote impuls in de regionale werkgelegenheid en koopkracht.

Dit kan alleen mogelijk worden gemaakt met stevige vervoersmaatregelen. Daarom wordt er ingezet op enerzijds het dichtbij organiseren van voorzieningen en werk zodat de vervoersbehoefte lager wordt en anderzijds vol op openbaar vervoer. Er is daarom door het rijk en MRDH geld vrij gemaakt voor een nieuwe lightrail langs de 'oude lijn' (die ook station Rijswijk en RijswijkBuiten aan doet) en de hoeveelheid nieuwe inwoners in het gebied legitimeert een nieuwe tramlijn. Ook hier is budget voor gereserveerd.

² Corsanr. 23.032691



De afhankelijkheid van openbaar vervoer is een nieuwe ontwikkeling in de vervoerswereld. Het is belangrijk om dit hele gebied, waaronder Rijswijk, ook in de toekomst prettig leefbaar, gezond, verkeersveilig en bereikbaar te houden. Daarom wordt er bij deze binnenstedelijke ontwikkelingen voor nieuwe inwoners voornamelijk ingezet op duurzame en schone vormen van verkeer: lopen, fietsen, en openbaar vervoer. Hier geldt ook dat hoe meer verkeersdeelnemers hier gebruik van maken, hoe minder congestie er optreedt voor het gemotoriseerd verkeer.

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, het gemeentelijke samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de Provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid onderzoeken samen hoe de mobiliteit in en naar CID-Binckhorst zo goed mogelijk gerealiseerd kan worden en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Dit onderzoek wordt genoemd de 'MIRT³-verkenning CID-Binckhorst'. Het resultaat van de MIRT-verkenning is een door Rijk en regio vastgesteld pakket aan maatregelen dat de forse groei van woon- en werklocaties in CID-Binckhorst tot 2040 mogelijk maakt, binnen de afspraken over duurzaamheid, leefbaarheid en mobiliteitstransitie.

Masterplan inclusief Voorkeursalternatief

Het totaalpakket aan maatregelen voor de bereikbaarheid wordt vastgelegd in het Masterplan⁴ Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Dit geldt als structuurvisie in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Voor het gewenste hoogwaardig openbaar vervoer systeem moet een keuze worden gemaakt voor de route en welk vervoermiddel (bus, tram of lightrail) daar gaat rijden. In het Ontwerp-Masterplan is een voorkeur uitgesproken voor tramvariant 1T, het zogenaamde voorkeursalternatief. Voor het voorkeursalternatief is een milieu-effectrapportage (MER) verplicht. Deze MER is samen met de bijbehorende onderzoeken zoals de Vervoerwaardestudie HOV-Binckhorst en de overzichtsrapportage tegelijk met het Ontwerp-Masterplan vrijgegeven voor consultatie. Vanaf 8 augustus 2022 hebben de stukken 6 weken ter inzage gelegen.

In het bestuurlijk overleg tussen rijk en regio van 10 november 2022 is een voorkeur uitgesproken voor tramvariant 1T. Zie hieronder figuur 1. Dit is gedaan op basis van de onderzoeken die de basis vormen voor het Masterplan, zoals het plan-MER, de Maatschappelijke Kosten- en Batenganalyse en de Vervoerwaardestudie.



³ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

⁴ Bijlage Corsanr. 23.032689



Figuur 1: Tramverbinding variant 1T

Ten aanzien van het vervoermiddel bleek uit de Vervoerwaardestudie dat de capaciteit van de HOV-bus onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus dus niet toekomstbestendig. Een lightrailstelsel heeft fors hogere kosten dan een tram, heeft grote ruimtelijke implicaties en biedt relatief weinig extra voordelen. Daarmee bleek de tram, ook vanuit economisch perspectief, de beste oplossing.

Ten aanzien van de route komt het tracé richting Rijswijk en Delft vanaf Den Haag Centraal via de Binckhorstlaan-Zuid, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg als beste uit de onderzoeken. Deze route heeft de laagste kosten, de beste kosten/baten-verhouding en scoort beter op milieueffecten en inpassing dan de alternatieve route via de Broekslootkade. De second opinion die Rijswijk heeft laten uitvoeren en waarin extra varianten zijn onderzocht, bevestigden de keuze voor het voorkeursalternatief. Deze second opinion is al eerder naar uw raad verzonden.

Een goede en veilige inpassing vereist een herinrichting en (naar verwachting) verkeersbeperkende maatregelen op de Binckhorstlaan-Zuid, Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg. Dit biedt tegelijkertijd ook de kans de huidige bestaande leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen te verbeteren. Het onderzoek naar een knip voor het gemotoriseerd verkeer op de Geestbrugweg of Prinses Mariannelaan is als afspraak opgenomen in de bestuursovereenkomst tussen de deelnemende partijen.

Het Masterplan inclusief het Voorkeursalternatief wordt nu ter vaststelling voorgelegd aan uw raad.

Hoe zijn inwoners en belanghebbende betrokken

Sinds het voorjaar van 2020, aan het begin van de Beoordelings- en Besluitvormingsfase, hebben de initiatiefnemers van de Verkenning via de gezamenlijke projectorganisatie een breed participatie- en communicatieproces ingezet, om bewoners, bezoekers en bedrijven te betrekken bij en te informeren over de Verkenning. Hiervoor zijn verschillende participatie- en communicatiemiddelen ingezet, zoals een gezamenlijke projectwebsite, publicaties in huis-aan-huis bladen en via overheid.nl, online informatiebijeenkomsten, een online vragenuur, informatie op de websites van (buur)gemeenten en partners en stakeholdergesprekken.

In 2021 is een platform voor bewoners en belangenvertegenwoordigers opgericht. Daar hebben inwoners uit Voorburg en Rijswijk aan deelgenomen. Met hen werden de diverse alternatieven en varianten en uitkomsten van het Milieueffectrapport inhoudelijk besproken, ter voorbereiding op de keuze voor het concept voorkeursalternatief. Daarnaast waren er digitale inloopsessies, waarbij alle geïnteresseerden konden deelnemen. Verder zijn er diverse een-op-een gesprekken gevoerd tussen de Projectorganisatie en platformleden.

Over het algemeen waren de deelnemers kritisch op de Projectorganisatie. Daarnaast waren meerdere deelnemers aan het platform teleurgesteld over de mate waarin er op dat moment geparticipeerd kon worden. Er werd voornamelijk geïnformeerd en geconsulteerd. De initiatiefnemers hebben aangegeven dat er meer ruimte voor participatie en co-creatie zal zijn de verdere uitwerking van de plannen in de Plannings- en Studiefase.



Daarnaast is er vanuit de gemeente Rijswijk veelvuldig contact met bewoners van de Geestbrugweg. Er vinden ambtelijke gesprekken plaats en gesprekken met de wethouder. Daarnaast hebben bewoners raadsadressen ingediend en hebben zij ingesproken bij raadsvergaderingen. Bewoners maken zich zorgen dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid met de komst van de tramverbinding verder onder druk komt te staan. Wij begrijpen deze zorgen en hechten daarom groot belang aan de bewaking en borging van de belangen van de Rijswijkse inwoners. Wij hebben deze opgenomen in de intentieovereenkomst en bij de verdere uitwerking van de plannen die in het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst zijn opgenomen, alsook de bestuursovereenkomst.

Nota van Antwoord

Zoals hiervoor toegelicht is een milieueffectrapportage ('plan-MER') opgesteld. Deze heeft samen met het Ontwerp-Masterplan tussen 8 augustus en 18 september 2022 ter inzage gelegen bij de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Er zijn bijna 700 zienswijzen ingediend. Van het totale aantal zienswijzen is 69% afkomstig uit Leidschendam-Voorburg, 18% uit Den Haag, 11% uit Rijswijk en 2% van overige instellingen of instanties. Uit de zienswijzen komt naar voren dat omwonenden van de Geestbrugweg zich vooral zorgen maakten over de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op zowel de Geestbrugweg als in de omliggende wijken Cromvliet en Leeuwendaal. Deze zorgen zijn door bewoners in het verleden eerder geuit vanwege de nu al hoge verkeersintensiteiten op deze drukke weg die veel gebruikt wordt door doorgaand verkeer. In de beantwoording van deze zienswijzen wordt onderkend dat het momenteel al druk is op de Geestbrugweg en dat er aanvullende maatregelen vereist zijn om de eventuele komst van een tramverbinding mogelijk te maken. Bijvoorbeeld door het doorgaande verkeer op de Geestbrugweg er af te halen met een 'knip' voor het autoverkeer op de Geestbrug, een maatregel dat in het vervolg traject nader onderzocht wordt.

De zienswijzen zijn beantwoord in de Nota van Antwoord die als bijlage⁵ is toegevoegd. Hierin staat ook of en op welke manier de zienswijze tot aanpassingen in het Masterplan heeft geleid.

De Nota van Antwoord wordt ter vaststelling voorgelegd aan uw raad

Bestuursovereenkomst (BOK)

Na vaststelling door de gemeenteraden van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zullen het Voorkeursalternatief en afspraken over het vervolg worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst⁶ waarmee de Verkenningfase wordt afgesloten. Na deze afronding van de verkenningfase zal gestart worden met de MIRT-planning- en studiefase. Hierin zal de openbaar vervoer verbinding en de inpassing verder worden uitgewerkt ter voorbereiding op de realisatie.

Indien uw raad akkoord gaat met het Masterplan en de Nota van Beantwoording zal het college de meegezonden bestuursovereenkomst ondertekenen.

⁵ Bijlage Corsanr. 23.032690

⁶ Bijlage Corsanr. 23.032687



Rijswijkse belangen in Intentieverklaring 2022

Gedurende de verkenningsfase is door de partijen begin 2022 een intentieverklaring⁷ vastgesteld. In een aangehechte bijlage aan deze verklaring heeft de gemeente Rijswijk haar inzet verwoord. Hieronder vindt u de tekst uit de Intentieverklaring uit 2022, gevolgd door de huidige stand van zaken.

Voor gemeente Rijswijk is het van belang dat:

- De gemeente overweegt pas mede-opdrachtgever te worden van de MIRT verkenning wanneer nut en noodzaak van de verbinding over Rijswijks grondgebied in voldoende mate aangetoond is;
 - *Door ondertekening van de Bestuursovereenkomst wordt de gemeente Rijswijk opdrachtgever van het vervoltraject waarbij de gemeente Rijswijk alleen mede risico neemt voor de herinrichting van de Geestbrugweg e.v. zoals verwoord in de Bestuursovereenkomst.*
- Rijswijkse inwoners en ondernemers moeten goed betrokken worden bij de planvorming en uitwerking;
 - *Mede door de inzet van de gemeente Rijswijk is in het CID-Binckhorst proces een uitgebreid participatieproces door lopen. Daarnaast is de gemeente Rijswijk zelf trekker van een participatieproces voor de inrichting van de Geestbrugweg-Haagweg-entree Oud Rijswijk en is in nauw overleg met de omgeving een eerste functioneel ontwerp opgesteld en zijn ontwerpuitgangspunten voor de Geestbrugweg verwoord.*
- Er dient een zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces plaats te vinden waarbij belanghebbenden worden betrokken;
 - *Met het ingezette participatieproces vanuit de CID-Binckhorst organisatie en het proces van participatie voor de herinrichting van de Geestbrugweg e.v. is een zorgvuldig traject doorlopen.*
- Een eventuele HOV verbinding (bus of tram) over de Geestbrugweg of Broekslootkade heringericht/ingepast wordt via een proces van co-creatie met omwonenden en ondernemers in de buurt. Daarbij wordt ook gekeken naar maximale leefbaarheidsomstandigheden. Onder andere: vergroening, autoluw maken van delen en verkeersveiligheid; zeker ook rondom (looproutes naar) scholen;
 - *Dit proces is vooruitlopend op de vervolg fase (MIRT Planning- en studiefase) door de gemeente Rijswijk zelf al gestart. Met de omgeving is een participatieproces doorlopen dat heeft geresulteerd in een eerste functioneel ontwerp en ontwerpuitgangspunten voor herinrichting van de Geestbrugweg.*
- De Geestbrugweg en Haagweg worden meegenomen als volwaardig onderzoeksgebied ondanks dat er al bestaande tramsporen liggen;
 - *In de onderzoeken van de CID-Binckhorst organisatie zijn de Geestbrugweg en de kruising met de Haagweg volwaardig meegenomen en op het zelfde niveau onderzocht als de andere onderdelen van het onderzoek.*

⁷ Corsanr: 22.004104



- Een eventuele HOV-verbinding over de Geestbrugweg of de Broekslootkade mag niet leiden tot:
 - een grotere verkeersonveiligheid op genoemde en aansluitende wegen;
 - een hogere parkeerdruk op de Geestbrugweg of Broekslootkade of omliggende wijken;
 - vergroting van de milieuproblematiek van geluidsbelasting en luchtkwaliteit, een onderwerp waar regio en gemeente(n) gezamenlijk een agenda voeren voor duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid boven de gebruikelijke wettelijke normen;
 - een grotere verkeersbelasting van de kruising met de Haagweg die toch al overbelast is;
 - *Uitgangspunt voor het ontwerp van de Geestbrugweg is dat deze verkeersveiliger en leefbaarder wordt ingericht. (zie bijlage Participatieverslag Geestbrugweg en omgeving corsanummer 23.032986).*
- Inpassing van tram/bushaltes op de Geestbrugweg of Broekslootkade moet aanvullend zijn op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer van onder andere de wijken, Cromvliet, Leeuwendaal en/of Oud Rijswijk;
 - *In het concept-functioneel ontwerp zijn de nieuwe tramhaltes ingepast; één bij de Geestbrug en één nabij de Haagweg. Door de ontwikkelingen gaan meer reizigers met het openbaar vervoer Verwacht wordt dat dit gunstig is voor de ontwikkeling van het winkelgebied van de Herenstraat.*
- Indien mogelijk wordt de komst van een HOV-verbinding in de tijd opgebouwd middels het reeds eerder laten rijden van een bus;
 - *De fasering van een eventuele tramverbinding met een bus is nog niet verder uitgezocht. Dit wordt opgepakt in de volgende fase.*
- Aangetoond wordt dat het (eventueel) omleggen van tramlijn 1 van de Rijswijkseweg/Haagweg naar de Binckhorst niet leidt tot verslechtering van het openbaar vervoersaanbod voor de gemeente Rijswijk;
 - *In het verkeersmodel is een tramlijn door de Geestbrugweg naar de Binckhorst, Den Haag cs en Scheveningen doorgerekend. Halte Haagweg heeft in deze variant 1000 in- en uitstappers per etmaal meer.*
 - *De exacte lijnvoering wordt in de vervolgfase nader onderzocht.*
- Oplossingen voor het ontlasten van het knelpunt Rijswijkseplein in Den Haag mogen niet leiden tot verhoging van de verkeersintensiteit op de Haagweg en van de verkeersdruk op de kruisingen met de Haagweg;
 - *Uit de vervoerwaardestudie komt dat de verkeersintensiteiten op de Haagweg niet verhogen:*
- De herinrichting van de Geestbrugweg inclusief de oversteek Haagweg naar Oud-Rijswijk als integraal onderdeel (aansturing, financiering, organisatie, etc.) van de verdere uitwerking en realisatie van de HOV-verbinding wordt meegenomen;
 - *De kruising van de Geestbrugweg en de oversteek Haagweg maken onderdeel uit van de scope;*



- Bij het inpassen van een HOV-verbinding wordt ingezet op het actief verminderen van de (groei van de) verkeersoverlast van extern verkeer op de Haagweg en de Geestbrugweg. De nieuwe tunnel Rotterdamsebaan levert vooralsnog geen bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk op de route A4/A13 – Molenwijk/Laakkwartier/centrum DH. Rijswijk heeft de realisatie van aan de Rotterdamsebaan ondersteund omdat deze de groei van woningen en bedrijven op de Binckhorst mogelijk maakte. De routes via de Haagweg en Geestbrugweg naar Binckhorst en centrum Den Haag blijven echter onverminderd druk belast met extern autoverkeer. Concreet wordt gedacht aan afsluitingen voor doorgaand verkeer ter hoogte van de Geestbrug of eenrichtingsverkeer op de Geestbrugweg en aanpassingen aan verkeerslichten bij de aansluiting A4/Hoornwijk;
 - *Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt dat, als er niets wordt gedaan aan de verkeersintensiteiten, op de Geestbrugweg de verkeersintensiteiten sterk toenemen van nu bijna **11.000 mvt per etmaal** naar bijna **16.000 mvt per etmaal**. 16.000 mvt kan niet meer verwerkt worden op de Geestbrugweg en de kruising met de Haagweg. Drastische maatregelen zijn noodzakelijk om de verkeersintensiteiten naar beneden te brengen. Een maatregel die is doorgerekend is een “knip” voor autoverkeer op de Geestbrug. Hierdoor neemt het verkeer op de Geestbrugweg sterk af naar bijna **5.000 mvt per etmaal**. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid nemen hierdoor sterk toe. De hulpdiensten kunnen natuurlijk wel gewoon gebruik maken van de brug. Ook het aantal fietsers over de Geestbrugweg zal fors toenemen **van 4000 naar 6000** fietsers per etmaal. Een oplossing met vrij liggende fietspaden zoals in het concept functioneel ontwerp Geestbrugweg wordt voorgesteld is zeer wenselijk.*
 - *Voorstel is om in overleg te gaan met de gemeente Leidschendam-Voorburg, Provincie Zuid-Holland en de MRDH om een maatregel te treffen voor autoverkeer om de verkeersintensiteiten sterk terug te brengen.*
- De verstedelijking speelt breder en kent ook een breder mobiliteitseffect. Er liggen diverse opgaven op het gebied van mobiliteit welke Den Haag en Rijswijk niet zonder hulp van andere partijen kunnen oplossen. Vanuit wederkerigheid is het voor Rijswijk van belang dat betrokken partijen concreet gaan meewerken op relevante Rijswijkse ontwikkeldossiers.
 - *De gemeente Rijswijk is in nauw overleg met verschillende partijen over meerdere dossiers, zoals de Beatrixlaan en de regionale afstemming van de verkeersdoorstroming,*
- De twee in de verkenning reeds afgevalen tracés richting Delft, te weten het tracé over de Neherkade en de tunnel Rotterdamse Baan, toegevoegd worden aan het onderzoek;
 - *Voor de tracés over de Neherkade en door de Rotterdamse Baan is een second opinion uitgevoerd. Deze second opinion is eerder aan de raad toegestuurd en bevestigt de keuze voor het voorkeursalternatief over de Geestbrugweg.*
- Actief wordt ingezet op het beter benutten van de Rotterdamse Baan;
 - *De gemeente Rijswijk, Den Haag en Leidschendam Voorburg zijn in overleg voor het beter benutten van de Rotterdamse Baan. Het beter benutten van de Rotterdamse Baan is ook in de bestuursovereenkomst opgenomen.*



- Er rigoureuze maatregelen worden genomen om het autoverkeer van en naar de Binckhorst over de Geestbrugweg en de Haagweg drastisch af te laten nemen, met inachtneming van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service, Privé-auto).
 - *Zie hiervoor; Het concept-functioneel ontwerp voor de herinrichting van de Geestbrugweg geeft meer ruimte aan voetganger, fiets en openbaar vervoer. Voorstel is tevens om in overleg te gaan met de gemeente Leidschendam Voorburg, Provincie Zuid-Holland en de MRDH om de verkeersintensiteiten sterk te doen laten afnemen*

6. Kanttekeningen

De inzet is om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de Geestbrugweg te verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Een groep inwoners in Rijswijk wil graag dat er hard afspraken worden gemaakt over een 'knip' op de Geestbrugweg. Zij vrezen dat er een tram komt, zonder dat er andere maatregelen worden genomen. Het feit dat de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan ongeschikt zijn voor een tram én een grote toename van gemotoriseerd verkeer wordt echter breed gedragen. Daarbij is het nu te vroeg om hier definitief een beslissing over te nemen. Er moet eerst meer onderzoek worden gedaan naar het gemeentebrede effect op de verkeersstromen en de juiste locatie van een mogelijke knip. Het is dus voor alle partijen duidelijk dat er maatregelen genomen moeten worden en daarom is in de bestuursovereenkomst afgesproken dat er nader onderzoek plaatsvindt.

Het tracé op de Geestbrugweg is nodig voor de ontsluiting van het gebied. Welke tramlijn hier over geleid zal worden is onderwerp van nader onderzoek naar lijnvoering in zijn algemeenheid. Hierin worden ook de belangen van de inwoners van Rijswijk en Delft meegenomen.

Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten is een participatieproces doorlopen met bewoners en ondernemers van de Geestbrugweg en omgeving. De resultaten van dit proces zijn verbeeld in het Participatieverslag. De toename van de leefbaarheid, en het verkeersveiliger maken en het moeten voldoen aan nieuwe maten voor parkeervakken heeft tot gevolg dat er 8 parkeerplekken minder staan ingetekend op de Geestbrugweg.

7. Financiën

De totale kosten van de ontwikkeling bereikbaarheid CID-Binckhorst zijn geraamd op €575 miljoen. Dit wordt grotendeels betaald door het rijk, de gemeente Den Haag en de MRDH. De kosten voor de totale herinrichting van de Geestbrugweg/Kruising Haagweg en entree Herenstraat zijn geraamd op €13.5 miljoen. Deze hebben we weten onder te brengen in de totale raming van het project. Hierdoor financieren de rijksoverheid en de MRDH niet alleen de inpassing van de tramsporen, maar ook de bestaande Rijswijkse wensen ten aanzien van verkeersveiligheid, vergroening en leefbaarheid. Voor Rijswijk resteert dan €2,70 mln incl. BTW (€ 2,25 mln excl. BTW)). De afschrijvingslasten, circa € 45.000 vanaf 2028, worden ten laste van de reserve parkeren (deel mobiliteit) gebracht. De rente zal worden betrokken bij het opstellen van de begroting 2024.

De reeds gemaakt voorbereidingskosten (€170.000,--) worden ten laste gebracht van het Plannings- en studiefase budget van de CID Binckhorst.



8. Vervolg

Het Masterplan Bereikbaarheid CID Binckhorst voorziet in inpassing van een tramverbinding met de Binckhorst. Onderdeel van het Masterplan is ook het inpassen van een tram op de Geestbrugweg zodat de leefbaarheid en verkeersveiligheid worden verbeterd. De volgende fase in het proces van de MIRT is de Plannings- en studiefase. Deze start na verwachting in het derde kwartaal van 2023. De Plannings- en studiefase resulteert in een voorstel voor realisatie (projectbesluit). Het projectbesluit dat waarschijnlijk in 2026 wordt genomen, wordt voorgelegd aan de raad.

9. Communicatie

Na het vaststellen van het Masterplan en de Nota van Antwoord en de ondertekening van de Bestuursovereenkomst worden vanuit Rijswijk de bewoners geïnformeerd en wordt een persbericht verstuurd. De kernboodschap in dit persbericht wordt in afstemming met de andere partijen opgesteld.

10. Bijlagen

- Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst
- Nota van Antwoord op het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER
- Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst
- Participatieverslag Geestbrugweg en omgeving
- Quick Scan 'Rotonde Haagweg – Geestbrugweg Rijswijk'

Burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin



De gemeenteraad van Rijswijk,
Bijeen in openbare vergadering op 1 juni 2023
Gelezen het voorstel van Burgemeester en wethouders
d.d. 18 april 2023, nr.

BESLUIT:

1. in te stemmen met de ontwerputgangspunten voor de herinrichting van de Geestbrugweg en de aansluiting met de Haagweg,
2. in te stemmen met het Masterplan bereikbaarheid CID-Binckhorst inclusief Voorkeursalternatief,
3. in te stemmen met de Nota van Antwoord,
4. kennis te nemen van de Bestuursovereenkomst Bereikbaarheid CID-Binckhorst,
5. in te stemmen met de dekking van de afschrijvingslasten van het Rijswijkse aandeel uit de parkeerreserve.

Aldus besloten door de Raad van de gemeente Rijswijk, in zijn openbare vergadering van 1 juni 2023

De gemeenteraad,
de griffier,

de voorzitter,

J.A. Massaar, bpa

H. Sahin