

Memo Beslisinformatie Maatregelenpakketten Verkeer De Vlietlijn

Status: IN BEWERKING

Opgesteld door: Jacob Hoogland, Luisa Viero (Haskoning)

Datum: 24-9-2025

Gecontroleerd door: Lisette van der Meer, Tatjana Stenfert Kroese

Datum: 23-9-2025

Samenvatting

Door de doorontwikkeling van de Binckhorst neemt het aantal vervoersbewegingen in het gebied enorm toe. Hierdoor ontstaan er binnen Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg grote verkeersknelpunten. In het Verkeerskundig onderzoek voor De Vlietlijn zijn effecten in 2040 met Doorontwikkeling Binckhorst, tramlijn en basispakket Mobiliteit onderzocht. Om negatieve effecten, zoals knelpunten en gridlocks ¹ op te lossen zijn verkeersmaatregelen in Maatregelenpakketten onderzocht. Het resultaat van deze onderzoeken is in onderstaande tabel samengevat.

Scenario	Effect (in 2040 met Basispakket Mobiliteit incl. tramlijn en Doorontwikkeling woningbouw)
Geen aanvullende maatregelen.	Gridlocks ¹ , geen werkend verkeerssysteem.
Maatregelenpakket 1 of 2 zonder aanvullende maatregelen op de 'buiten scope' kruisingen.	Gridlocks ¹ , geen werkend verkeerssysteem.
Maatregelenpakket 1 (met aanvullende maatregelen op de 'buiten scope' kruisingen).	Tram op de Geestbrugweg en Pr. Mariannelaan kan zonder vertraging doorrijden. Kruisingen Haagweg en Regulusweg voldoen nog niet aan het STOMP-principe. Wel is het mogelijk om hier alternatieve ontwerpen voor te onderzoeken. Ook is een 'spitsknip' een kansrijke variant. Gefaseerd invoeren van een verkeersknip is een mogelijkheid. Wel de faciliteiten inrichten, maar moment van instellen organiseren.
Maatregelenpakket 2 (met aanvullende maatregelen op de 'buiten scope' kruisingen).	De tram op de Geestbrugweg en Pr. Mariannelaan kan vertraging oplopen. De verkeersveiligheid op de Geestbrugweg, Pr. Mariannelaan, Cromvlietkade en Haagweg zijn complex om volgens STOMP-principe in te richten. Kruisingen Maanweg-Binckhorstlaan en Maanweg-Regulusweg kunnen wel conform STOMP-principe ingericht worden.

¹ Een gridlock is een situatie waarin het verkeer volledig vastloopt.

Achtergrond

De gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, het Rijk, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie Zuid-Holland, ProRail en HTM werken samen aan een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Tot 2040 komen er in het gebied CID-Binckhorst zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. Dat betekent straks meer verkeer van bewoners, werkenden en andere reizigers. Daarbij horen maatregelen die goed zijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving én de verkeersveiligheid. De tramlijn is één van de uit te werken maatregelen om de toename in het verkeer op te vangen en de reistijd te verkorten. Bewoners, werkenden en bezoekers reizen straks comfortabel en snel tussen Den Haag Centraal, Binckhorst, Voorburg en Rijswijk. De nieuwe tramlijn biedt de kans om de omgeving eromheen opnieuw en beter in te richten.

Planning en Studiefase

Op dit moment werken we de plannen zoals die zijn vastgesteld, de keuze voor een tram en een voorkeursstracé, uit tot een ontwerp. Een Ingenieursbureau is namens de gemeenten en de andere betrokken partijen aan het werk om te kijken hoe de tramlijn er precies uit moet komen te zien en hoe het omliggende gebied kan worden ingericht. Dit doet zij samen met de betrokken partijen en bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden die het gebied goed kennen en er vaak reizen. Na het afronden van het ontwerp, het uitvoeren van diverse onderzoeken en het rond maken van de financiering, zal er een projectbeslissing worden genomen door alle partijen. Dit besluit is nodig om met de uitvoeringsfase te kunnen beginnen.

Als onderdeel van deze Planning en Studiefase is ook een verkeersonderzoek uitgevoerd. Het eerste deel van dit onderzoek heeft inzicht gegeven in de verkeersafwikkeling in 2040. Hierin zijn vier maatregelpakketten onderzocht.

In het tweede deel van dit onderzoek zijn voor twee van de vier maatregelpakketten dynamische verkeerssimulaties uitgevoerd om meer inzicht te geven in de verkeersafwikkeling op de kruisingen voor gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers.

Leeswijzer

In deze memo leest u welke beslisinformatie er ligt voor het beoogd besluit voor de maatregelpakketten. Als eerste geven we aan welke onderzoeken we hebben uitgevoerd met daarbij de belangrijkste conclusies. Vervolgens leggen we uit welke verschillen er zijn tussen de uitkomsten van het statische en het dynamische onderzoek en hoe deze te verklaren zijn. Dan geven we aan hoe we deze uitkomsten verwerkt hebben in het ontwerp. De participatie die we hebben doorlopen met het ontwerp en de verkeersonderzoeken. En als laatste lichten we toe welke keuzes voor maatregelpakketten welke consequenties hebben.

Uitgevoerde onderzoeken

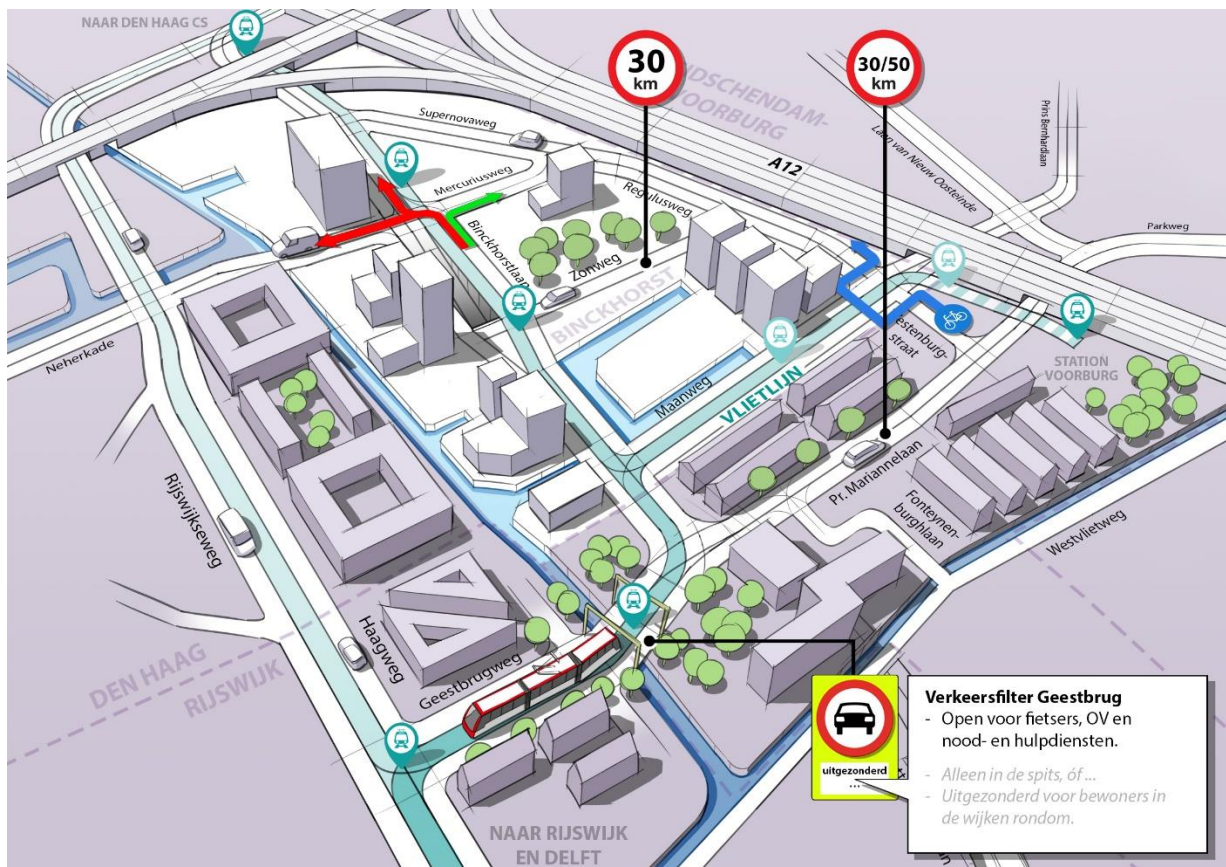
Statisch verkeersonderzoek

In 2024 is een statisch verkeersonderzoek uitgevoerd. Hierin is in eerste instantie is een verkenning gedaan van mogelijke varianten om verkeersknelpunten op te lossen, waarvan een

deel niet effectief is gebleken. Van een ander deel van de varianten is gebleken dat deze alleen in samenhang als een oplossing voor de knelpunten werken. Dat heeft geleid tot 4 Maatregelenpakketten met gebundelde varianten. De Maatregelenpakketten beschrijven de gezamenlijke varianten van maatregelen waarmee verkeerskundige knelpunten opgelost worden. Het gaat om de volgende 4 Maatregelenpakketten:

1. Verkeersbelemmerende maatregel Geestbrug:

- a. Verkeersbelemmerende maatregel voor alle autoverkeer op de Geestbrug (openbaar vervoer, langzaam verkeer en hulpdiensten mogen nog wel over de brug).
- b. Afkoppeling van de parallelbaan Binckhorstlaan op de kruising Mercuriusweg.
- c. Verlagen maximum snelheid naar 30 km/h op de Zonweg, Maanweg (deel Binckhorstlaan – Melkwegstraat) en Pr. Mariannelaan. (Noot: in het Statisch verkeersonderzoek is de verkeersbelemmerende maatregel Oude Tolbrug onderzocht. Als uitkomst van de participatierondes is deze maatregel vervallen en vervangen door de snelheidsverlaging op Pr. Mariannelaan. Dit is onderzocht in het dynamisch verkeersonderzoek).

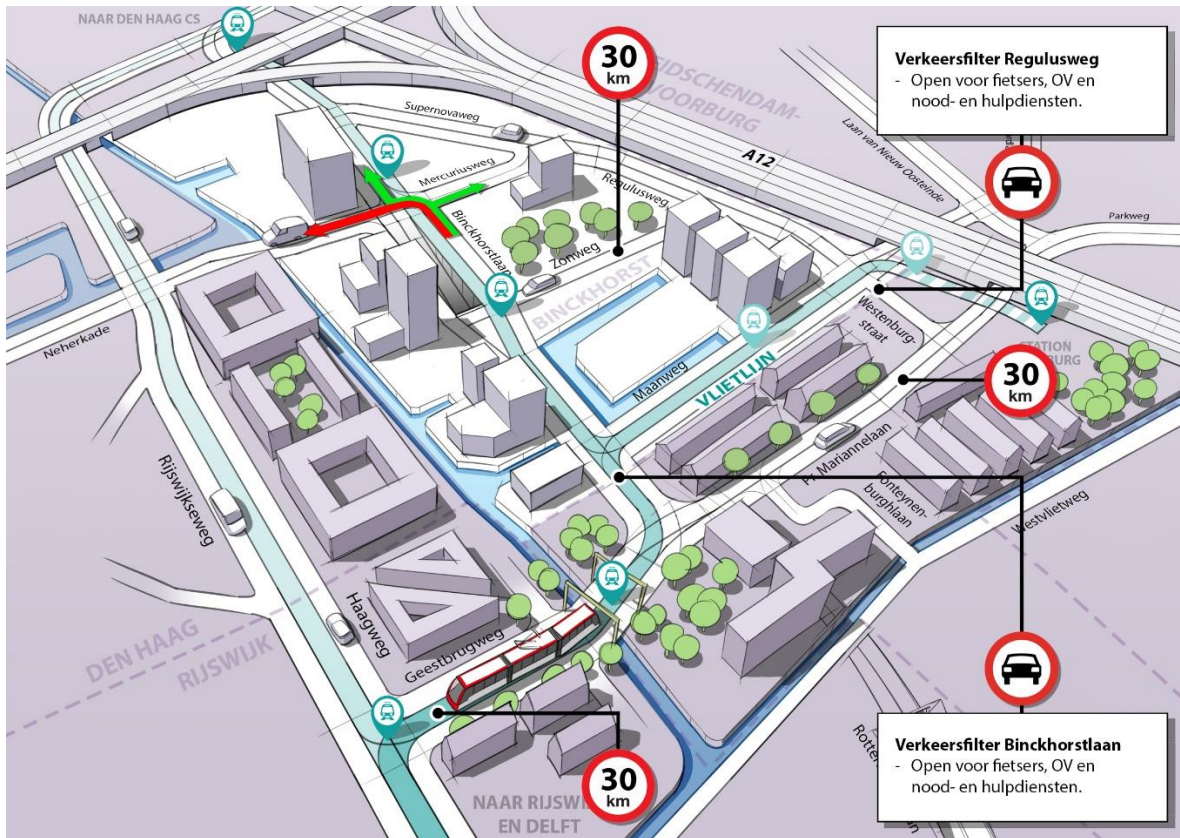


Figuur 1 weergave inhoud Maatregelenpakket 1

2. Verkeersbelemmerende maatregel Maanweg:

- a. Verkeersbelemmerende maatregel voor alle autoverkeer op de Binckhorstlaan en Westenburgerstraat t.h.v. de Broeksloot (openbaar vervoer, langzaam verkeer en hulpdiensten mogen nog wel over de Broeksloot).

- b. Gedeeltelijke afkoppeling van de parallelbaan Binckhorstlaan op de kruising Mercuriusweg (aansluiting richting Lekstraat blijft behouden).
- c. Verlagen maximum snelheid van 30 km/u op de Zonweg, Pr. Mariannelaan en Geestbrugweg.



Figuur 2 weergave Maatregelenpakket 2

- 3. Eénrichtingsverkeer Maanweg:
 - a. Eénrichtingsverkeer vanaf de Binckhorstlaan LV naar de Maanweg (Voorburg uit).
 - b. Eénrichtingsverkeer vanaf de Maanweg naar de Westenburgstraat (Voorburg in).
 - c. Gedeeltelijke afkoppeling van de parallelbaan Binckhorstlaan op de kruising Mercuriusweg (aansluiting richting Lekstraat blijft behouden).
 - d. Verlagen maximum snelheid van 30 km/u op de Pr. Mariannelaan.
- 4. Eénrichtingsverkeer Geestbrug:
 - a. Eénrichtingsverkeer vanaf de Geestbrugweg richting de Pr. Mariannelaan (Voorburg in).
 - b. Eénrichtingsverkeer vanaf de Fonteynenburghlaan richting de Westvlietweg (Voorburg uit).
 - c. Afkoppelen Parallelbaan Binckhorstlaan linksaf richting Neherkade inclusief afsluiten U-bocht omrijders op de Binckhorstlaan.

Conclusies Statisch verkeersonderzoek (MRP 1, 2, 3 en 4)

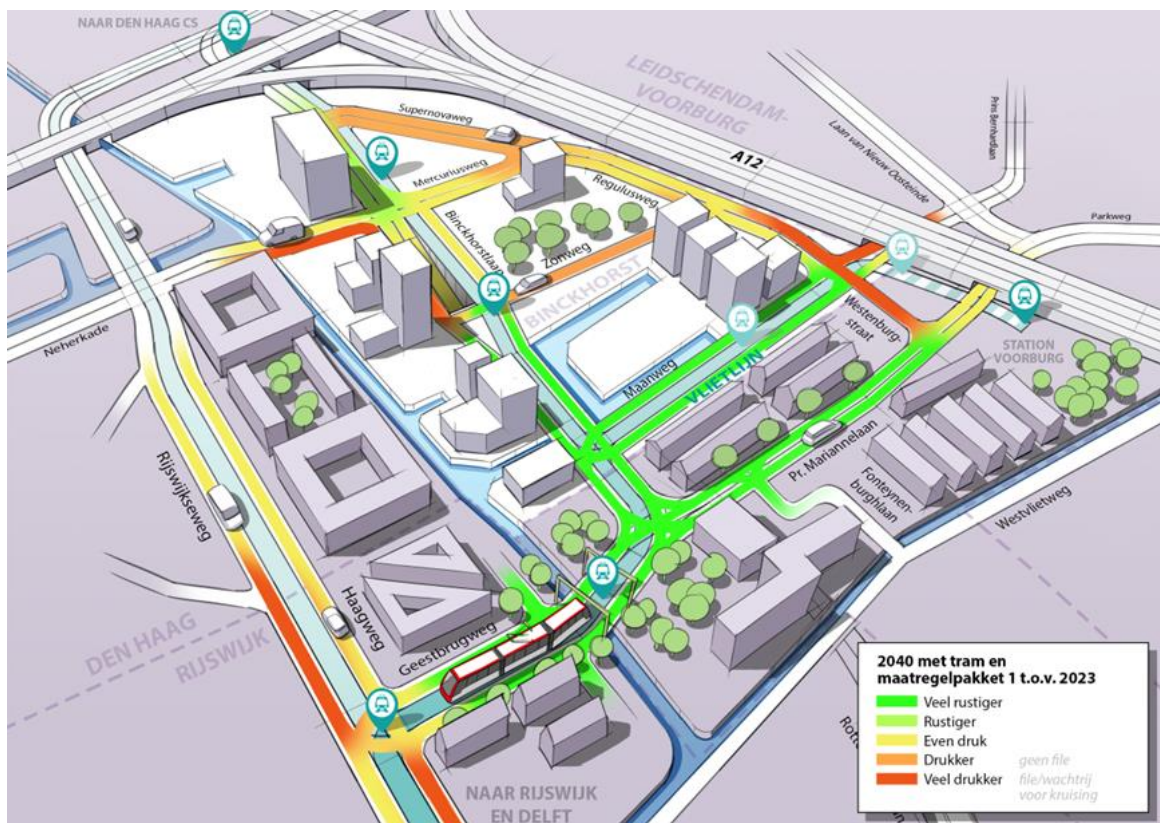
Om de impact van de maatregelen op verkeer te beoordelen zijn de volgende indicatoren gebruikt:

- Verkeersintensiteit per eetmaal vergeleken tussen het huidige scenario, het basisscenario 2040 en het basisscenario 2040 met de toepassing van het extra maatregelenpakket (boven op het basispakket Mobiliteit).
Het basisscenario 2040 is het scenario in 2040 waarbij de doorontwikkeling en de maatregelen uit het basispakket mobiliteit en de aanleg van de tram heeft plaatsgevonden. Het basispakket Mobiliteit bestaat uit 18 maatregelen om actieve en duurzame vormen van mobiliteit te stimuleren.
- Duur van de cyclustijd, dus de totale tijdsduur waarin alle fasen van een verkeerslichtenregeling één keer zijn doorlopen bij een verkeersregelininstallatie (VRI)

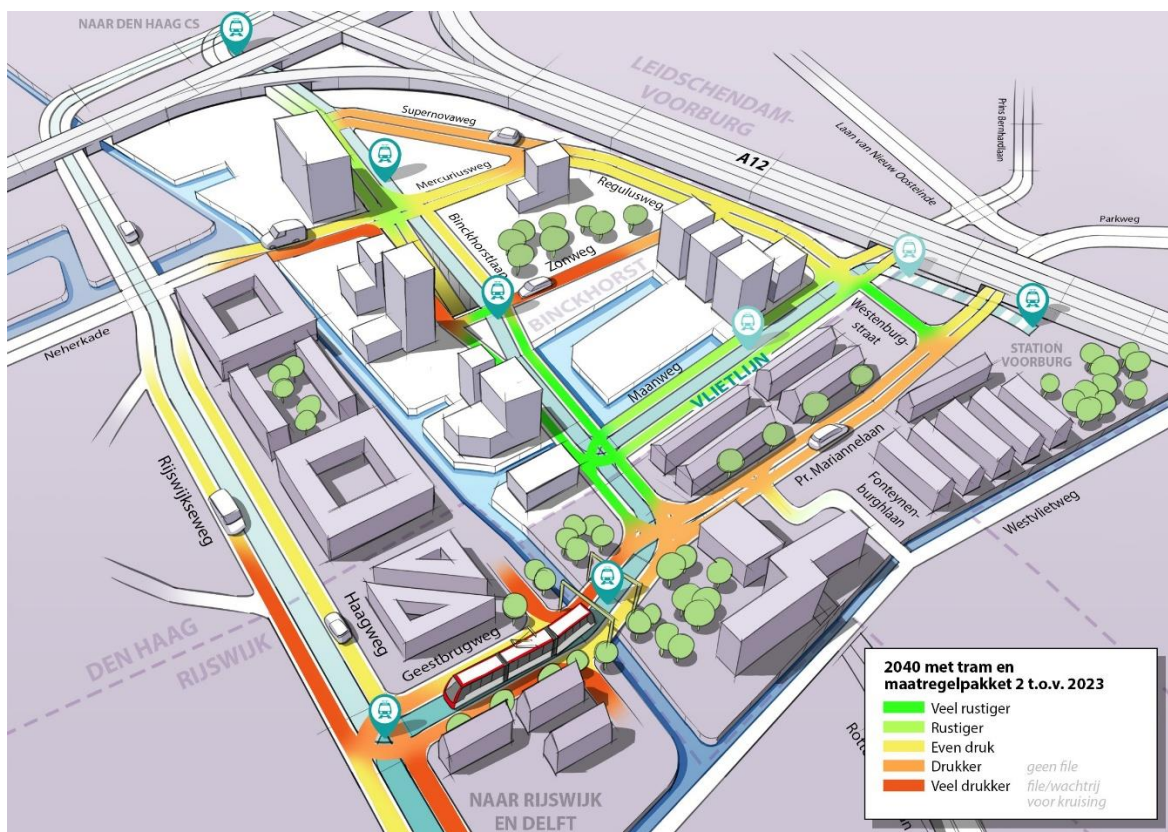
De belangrijkste conclusie is dat de Maatregelenpakketten met een verkeersbelemmerende maatregel (1 en 2) een groter effect hebben dan de Maatregelenpakketten met éénrichtingsverkeer (3 en 4). Maatregelenpakketten 3 en 4 zorgen verkeerskundig alleen op één richting voor een verbetering, maar hebben onvoldoende oplossend vermogen op het totale verkeerssysteem. Daarom zijn in de verdere paragrafen alleen Maatregelenpakketten 1 en 2 met elkaar meer in detail vergeleken.

De impact van de Maatregelenpakketten 1 en 2 op de verkeersdruk is in Figuur en 4 samengevat:

- a. De verkeersintensiteit bij de meeste straten daalt of neem licht toe.
- b. De cyclustijden zijn op de meeste kruisingen beter dan in de huidige situatie.



Figuur 3 impact Maatregelenpakket 1 op verkeersdruk (statisch onderzoek) en afwikkeling kruisingen (dynamisch onderzoek)



Figuur 4 impact Maatregelenpakket 2 op verkeersdruk (statisch onderzoek) en afwikkeling kruisingen (dynamisch onderzoek)

Bij geen van de Maatregelenpakketten wordt op alle onderzochte kruisingen aan de streefwaarde van 90 seconden voldaan. De meeste onderzochte kruisingen voldoen wel aan de streefwaarde van 120 seconden. Maatregelenpakketten 1 en 2 leiden in het Basisscenario 2040 beide wel op de meeste kruisingen tot een verbetering van de cyclustijd. Hierbij vallen de cyclustijden tijdens de spitsen bij Maatregelenpakket 2 vaker binnen de streefwaarde van 90 seconden dan Maatregelenpakket 1.

De kruisingen Laan van NOE - Pr. Bernhardlaan - Parkweg en Neherkade - Rijswijkseplein blijven overbelast en dienen nader onderzocht te worden.

Dynamisch verkeersonderzoek (MRP 1 en 2)

In 2025 zijn Maatregelenpakketten 1 en 2 in een dynamisch verkeersonderzoek verder onderzocht. De maatregelenpakketten 3 en 4 boden te weinig oplossend vermogen, waardoor deze niet zijn meegenomen in dit onderzoek. Met dit dynamisch verkeersonderzoek zijn de verkeersstromen in 2040 met de verwachte verkeersstromen met het Verkeersmodel 2023 – V-MRDH 3.0.2 gemodelleerd, waarbij ook de tramlijn (De Vlietlijn) is opgenomen. Ook zijn hierin de fietsers en voetgangers bij belangrijke kruisingen opgenomen om het STOMP-principe te kunnen toetsen (*STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobiliteitsmaatregel, Personenvervoer en geeft een principe voor prioriteit aan welke verkeersbeweging gefaciliteerd moet worden, bij STOMP dus meer prioriteit aan duurzame en actieve verkeersbewegingen*). Als referentie is de huidige situatie gemodelleerd.

De volgende scenario's zijn onderzocht:

- **Situatie 2023:** de huidige situatie, voorafgaand aan de groei en ontwikkelingen in het gebied. De modelcijfers zijn voor het dynamisch onderzoek herijkt met de verkeerstellingen van 2024.
- **Referentiesituatie 2040:** dit betreft de toekomstige situatie zonder inpassing van de tramlijn.
- **Referentie 2040 mét inpassing tramlijn:** dit is de situatie zoals opgenomen in het V-MRDH verkeersmodel, inclusief de tramlijn en het basispakket Mobiliteit.
- **Referentie 2040 met inpassing tramlijn en inclusief doorontwikkeling woningbouw:** in dit scenario zijn de extra woningen en arbeidsplaatsen opgenomen die nog geen onderdeel waren van het Referentiescenario.

Conclusies Dynamisch verkeersonderzoek (MRP 1 en 2)

De impact van de maatregelenpakketten 1 en 2 op de verschillende verkeerstromen zijn in Figuur samengevat:

- Voor fietsers en voetgangers heeft Maatregelenpakket 1 een licht positiever effect door betere verkeersveiligheid op de wegvakken Geestbrugweg en Pr. Mariannelaan.
- Voor de tram heeft Maatregelenpakket 1 een positiever effect.
- Voor autoverkeer heeft Maatregelenpakket 1 een positiever effect.
- Bij beide Maatregelenpakketten blijven knelpunten op de toepassing van het STOMP-principe en op de Mercuriusweg.
- Bij Maatregelenpakket 2 wordt het knelpunt op de kruising Parkweg-Pr. Mariannelaan groter.

Met Basispakket Mobiliteit incl. De Vlietlijn	2040 Met MRP 1	2040 Met MRP 2
Voor Fietsers en Voetgangers	Voor alle kruisingen geldt: wachttijden fietsers voldoen aan de ambitie (30 seconden)	Voor alle kruisingen geldt: wachttijden fietsers voldoen aan de ambitie (30 seconden)
	Voor alle kruisingen geldt: wachttijden voetgangers zijn 45 seconden (ambitie is 30 seconden)	Voor alle kruisingen geldt: wachttijden voetgangers zijn 45 seconden (ambitie is 30 seconden)
	STOMP principes zijn op enkele kruisingen complex: Kruising Maanweg-Regulusweg en kruising Geestbrugweg-Haagweg	STOMP principes is op de kruising Geestbrugweg-Haagweg complex
	Verkeersveiligheid op wegvakken Geestbrugweg en Pr. Mariannelaan-west is goed te organiseren	Verkeersveiligheid op wegvakken Geestbrugweg en Pr. Mariannelaan-west zijn minder goed te organiseren (complex).
Openbaar Vervoer	Tram kan op beide tracés vlot doorrijden	De tram ervaart in de spitsen op de Geestbrugweg vertraging.
Autoverkeer	Knelpunt kruising Westenburgstraat-Maanweg-Regulusweg blijft druk, maar minder dan in huidige situatie	Knelpunt kruising Westenburgstraat-Maanweg-Regulusweg is opgelost.
	Bottleneck Maanweg-Binckhorstlaan is opgelost	Knelpunt Maanweg-Binckhorstlaan is opgelost
	Kruising Binckhorstlaan-Zonweg leidt tot nieuwe Knelpunt op Mercuriusweg	Kruising Binckhorstlaan-Zonweg leidt tot nieuwe Knelpunt op Mercuriusweg
	Bottleneck Parallelbaan Binckhorstlaan-Mercuriusweg is opgelost	Bottleneck Parallelbaan Binckhorstlaan-Mercuriusweg deels opgelost.
	Knelpunt kruising Parkweg-Pr. Mariannelaan blijft bestaan	Knelpunt kruising Parkweg-Pr. Mariannelaan wordt groter
	Minder lange wachtrijen op kruisingen Haagweg, Cromvlietkade en Pr. Mariannelaan-west	Lange wachtrijen op kruisingen Haagweg, Cromvlietkade en Pr. Mariannelaan-west.

Figuur 5 vergelijking effecten van Maatregelenpakketten 1 en 2 op de verschillende verkeerstromen

Dit zijn de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek:

1. Voor beide Maatregelenpakketten zijn enkele richtingen op de kruisingen Laan van NOE - Pr. Bernhardlaan - Parkweg en Neherkade - Rijswijkseplein (buiten de scope van De

Vlietlijn) 'uit gezet', omdat met de verkeersstromen vanaf die kruisingen het verkeersmodel vastloopt (geen werkend verkeerssysteem). Bij een keuze voor een Maatregelenpakket geldt daarom de voorwaarde dat deze 'buiten scope' kruisingen nog onderzocht worden en voor deze kruisingen aanvullende maatregelen worden onderzocht en uitgevoerd om een totaal werkend systeem te hebben.

2. In de huidige situatie is de verkeersafwikkeling in de ochtendspits op de meeste kruispunten goed, behalve op de kruispunten Maanweg-Westenburgstraat en Maanweg-Binckhorstlaan.
3. In de huidige situatie is het in de avondspits erg druk vanaf 15 uur. Op veel punten ontstaan dan lange wachtrijen, zoals op de kruispunten A12, Westenburgstraat en Laan van NOE.
4. De maatregelen in Maatregelenpakket 1 zorgen voor een verbetering en vlotte doorstroming van verkeer. De lange wachtrij bij de kruising Maanweg-Westenburgstraat in de huidige situatie blijft bestaand, maar wel verminderd. De lange wachtrijen bij kruising Maanweg-Binckhorstlaan zijn opgelost, maar nu zijn wel lange wachtrijen ontstaan bij Binckhorstlaan-Zonweg. De tram kan op beide tracés doorrijden.
5. De maatregelen in Maatregelenpakket 1 zorgen in de avondspits voor een vergelijkbaar beeld als in de huidige situatie. Het is erg druk, maar de maatregelen zorgen niet meer voor een ²gridlock.
6. Door de veranderende verkeersstromen in Maatregelenpakket 2 wordt het knelpunt Parkweg-Pr. Mariannelaan vergroot. De kruising Binckhorstlaan-Zonweg zorgt ook voor lange wachtrijen tot de Neherkade. De avondspits geeft geen gridlock ².
7. Doordat het verkeer in Maatregelenpakket 2 op de Geestbrug kan doorrijden is de intensiteit van het verkeer op de Geestbrugweg, Haagweg, Cromvlietkade en Pr. Mariannelaan hoger. Dit leidt niet tot knelpunten, maar de tram kan wel vertraging oplopen als deze in een wachtrij terecht komt.

Naar aanleiding van het Dynamisch verkeersonderzoek is er een aantal aanbevelingen voor vervolgonderzoek om de nog bestaande knelpunten op te lossen voor alle Maatregelenpakketten.

Varianten op Maatregelenpakket 1

Voor Maatregelenpakket 1 zijn 2 extra varianten van de doorstroombelimmerende maatregel ter hoogte van de Geestbrug onderzocht, namelijk een variant voor de spits (1a), en een variant voor doelgroepen (1b).

Met een zogenaamde 'spitsknip', (Maatregelenpakket 1a), waarbij de doorstroom belimmerende maatregel op de Geestbrug alleen in de spits van toepassing is, is de conclusie dat buiten de spits de cyclustijden acceptabel zijn en er geen verkeersknelpunten worden verwacht. Het is nog wel nodig om met aanvullend onderzoek de exacte spitstijden te definiëren, dus vanaf welk tijdstip tot welk tijdstip de brug dicht is voor autoverkeer en wanneer open.

Met een zogenaamde 'gebiedsknip' (Maatregelenpakket 1b), is een gebied gedefinieerd waarbinnen de bewoners wel over de brug mogen met een auto. De conclusie voor deze variant is dat in de ochtendspits een grotendeels vergelijkbaar verkeersbeeld ontstaat met de uitkomsten van Maatregelenpakket 1. Echter ontstaat wel een lange wachtrij bij de kruising

² Een gridlock is een situatie waarin het verkeer volledig vastloopt.

Regulusweg-Zonweg die terugslaat op de Pr. Mariannelaan. Ook in de avondspits is er terugslag op de Pr. Mariannelaan bij de ‘gebiedsknip’.

Hieronder zijn de beschrijving en resultaten van beide varianten van Maatregelenpakket 1 in een tabel samengevat.

Spitsfilter: afsluiting Geestbrug voor autoverkeer tijdens de spits	Doelgroepenfilter: Geestbrug alleen open voor bestemmingsverkeer
Het effect is onderzocht met een maatgevend uur, dat is bepaald met behulp van een RWS rekenmethode. Als dit een gewenste variant is, moeten we de exacte spits nog bepalen. Geen knelpunten op wegvakken buiten de spits: de I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) blijft onder de 70%. Cyclustijden van verkeerslichten zijn buiten de spits lager, wat logisch is gezien de lagere verkeersintensiteiten. Wachttijden voor langzaam verkeer: - Haagweg-Geestbrugweg: 34 sec (iets boven het ambitieniveau van 30 sec) - Andere kruispunten: tussen 23 en 27 sec (binnen het ambitieniveau) Er worden geen verkeersknelpunten verwacht buiten de spitsuren als de Geestbrug open is voor gemotoriseerd verkeer. De verkeersafwikkeling blijft acceptabel, zowel op wegvakken als bij kruispunten.	Resultaten vergelijkbaar met huidige situatie, behalve: - Wachtrij Westenburgstaat toegenomen - Kruispunt Regulusweg – Zonweg wachtrijvorming door meer verkeer - Minder verkeersveiligheid door wachtrijvorming Mercuriusweg en Pr. Mariannelaan Resultaten vergelijkbaar met maatregelenpakket 1, behalve: - Ochtendspits een extra wachtrij op kruispunt Regulusweg – Zonweg - Avondspits ook extra wachttijd en terugslag op Pr. Mariannelaan en Geestbrugweg 

Uitkomsten MER

De maatregelenpakketten zijn in de plan MER beoordeeld. In Figuur 6 is de beoordeling van de effecten weer te geven.

Aspect	Criterium	Project-situatie	MP1	MP2	MP3	MP4
Doorstroming autoverkeer	Kruispuntbelasting	-	+	0	0	0/+
Duurzame mobiliteit	Modal shift naar fiets en OV	0/+	+	0/+	0/+	0/+
Verkeersveiligheid	Aantal potentiële conflictsituaties tussen gemotoriseerd verkeer en voetgangers en fietsers	-	0/+	0/-	-	0
Modal shift	Modal shift van auto naar fiets en ov	0	+	0/+	0	0/+
Bereikbaarheid	Bereikbaarheid van woonwijken	++	-	0/-	0/-	0
Geluid	Geluidoverlast	-	0/-	--	-	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0

Figuur 6 effectbeoordeling voor de plansituatie en de maatregelenpakketten

In Maatregelenpakket 1 kan de score op bereikbaarheid tussen woonwijken verbeterd kan worden door het vervangen van de verkeersbelemmerende maatregel op de Oude Tolbrug door 30 km/u op de Prinses Mariannelaan (in dynamische simulaties toegevoegd) en door het verzachten van de verkeersbelemmerende maatregel op de Geestbrug door deze alleen in de spits te hanteren of door voor bepaalde groepen wel toegankelijk te maken

Ontwerp

Ontwerpvarianten (schetsontwerp)

Met de uitkomsten van de verkeersonderzoeken zijn schetsontwerpen gemaakt. Hierbij is nog een uitgangspunt gehanteerd van een werkhypothese Maatregelenpakket 1. Ten aanzien van de keuze voor een Maatregelenpakket Verkeer zijn de volgende ontwerpen relevant:

- Om de kruising Regulusweg te kunnen ontwerpen met voldoende afwikkeling van het verwachte verkeer volgens Maatregelenpakket 1 is het nodig om de fiets- en voetgangersoversteek aan de oostzijde weg te laten. Dit voldoet niet aan het STOMP principe, want fietsers en voetgangers moeten dan vanaf de Westenburgstraat 3x oversteken om aan de overkant verder te kunnen via de Regulusweg. Alternatieven hiervoor kunnen zijn:
 - Linksaf- en rechtsaf bewegingen richting Westenburgstraat weglaten (heeft een ‘waterbedeffect’ op kruising Parkweg);
 - Fietspad Regulusweg verleggen naar westzijde.
- Met de maatregelen volgens Maatregelenpakket 2 kan de Binckhorstlaan LV verkeersluwer ontworpen worden, bijvoorbeeld met fietsstraten.
- Met de maatregelen volgens Maatregelenpakket 2 wordt het drukker op de Geestbrugweg en Pr. Mariannelaan en moet de inrichting van kruisingen op deze wegen nader ontworpen worden om de verkeersveiligheid te borgen.
- Voor de maatregelen volgens Maatregelenpakket 1 is een nader ontwerp van de kruising Binckhorstlaan-Zonweg nodig.

Participatie

Het verkeersonderzoek en de Maatregelenpakketten hebben invloed op de bereikbaarheid van de bedrijven en woongebieden van de 3 gemeenten. In een participatietraject zijn daarom ook de verkeersonderzoeken en Maatregelenpakketten met betrokken bedrijven en bewoners afgestemd. De uitkomsten van deze participatie en hoe hiermee is omgegaan in de onderzoeken en het ontwerp is beschreven in de Participatieverantwoording. Deze participatie is nog niet volledig afgerond, er is nog nadere afstemming nodig. De volgende aandachtspunten vanuit de participatie zijn van belang:

- Een deel van de uitkomsten van het dynamisch verkeersonderzoek is nog niet gedeeld in de participatie, waaronder de ‘gebieds- en spitsknip’. Dit wordt nog gedaan.
- Voor het statisch verkeersonderzoek zijn 2 werkgroep bijeenkomsten geweest waarbij een vertegenwoordiging van de 3 gemeenten aanwezig was.
- Naar aanleiding van het statisch verkeersonderzoek zijn in een werkgroep van de gemeente Leidschendam-Voorburg de fysieke effecten van de Maatregelenpakketten besproken.
- Voor het dynamisch verkeersonderzoek is 1 werkgroep bijeenkomst geweest waarbij een vertegenwoordiging van de 3 gemeenten aanwezig was.
- De rapportages van het verkeersonderzoek staan op de website . De specifieke locatie is: <https://doemeedevlietlijn.ireporting.nl/onderzoeken>.

Volgende stappen

Na het Verkeerskundig onderzoek zoals hierboven beschreven (statisch en dynamisch onderzoek) is een aantal vervolgonderzoeken gepland. Deze vervolgonderzoeken zijn nodig om extra zekerheid te krijgen over de uitkomsten, een oplossing te onderzoeken voor de buiten scope kruispunten Neherkade – Rijswijkseplein en Laan van NOE – Parkweg – A12 en de openstaande knelpunten voor doorstroming en STOMP binnen de scope. Hiervoor zijn de volgende onderzoeken gestart:

1. Second opinion dynamisch verkeersonderzoek
2. Onderzoek ‘Kruispunten buiten scope’
3. Onderzoek openstaande knelpunten (‘binnen scope’, doorstroming en STOMP)

Figuur 7 laat zien waar deze onderzoeken betrekking op hebben.



Figuur 7 Vervolgonderzoeken