

Resultaten van de raadpleging over De Vlietlijn

Een onderzoek voor de projectorganisatie Vlietlijn

November 2025



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Auteurs

Niek Mouter (niek@populytics.nl)
Rosa Vroom (rosa@populytics.nl)
Annamarie de Ruijter

Datum

November 2025

Versie

Eindversie

Contact

Populytics b.v.
Strawinskylaan 239
1077 XX Amsterdam
info@populytics.nl
www.populytics.nl



Samenvatting

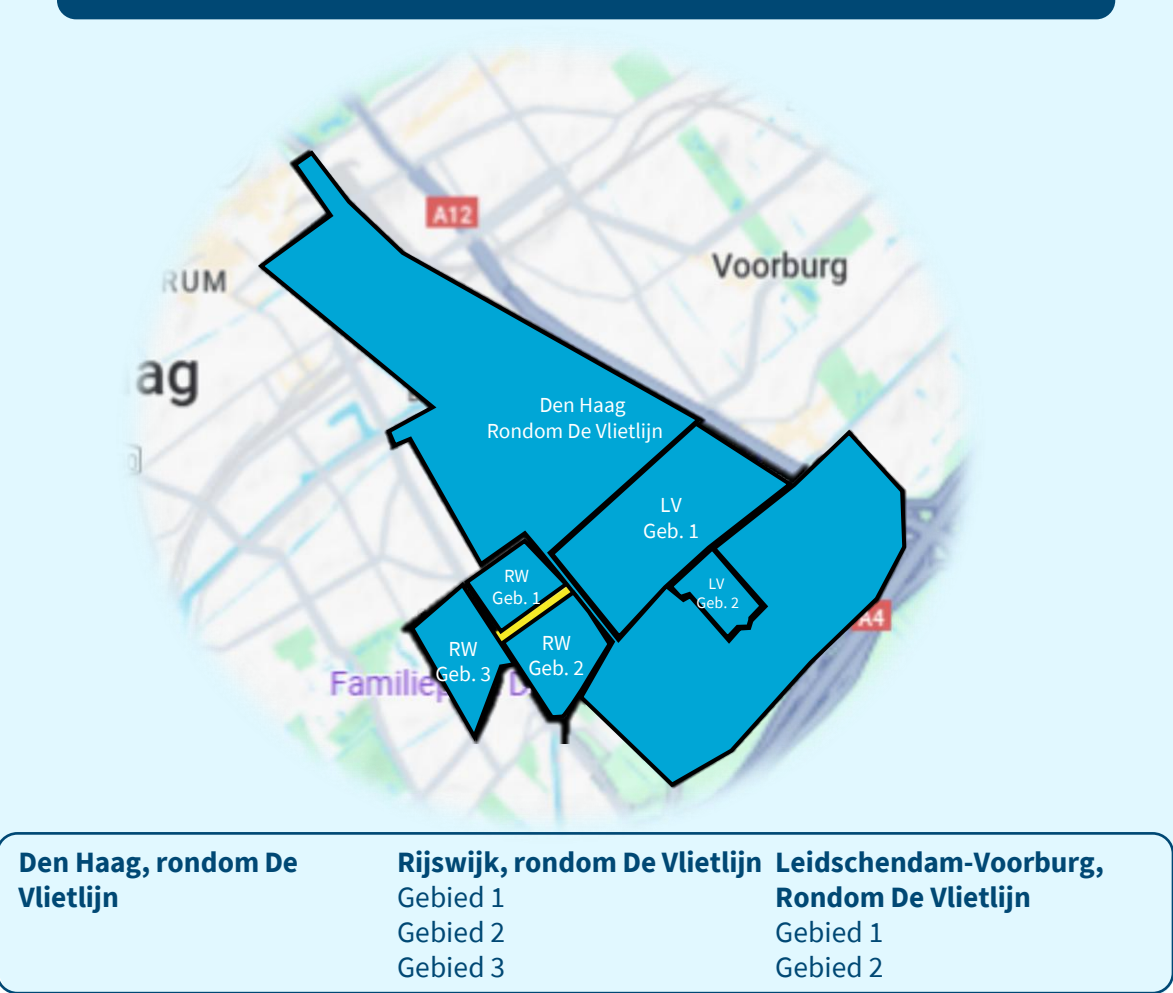
Aanleiding, onderzoeksvragen, opzet, respons, waardering en representativiteit

- *Aanleiding:* De komende vijftien jaar komen er in het gebied Central Innovation District-Binckhorst zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. Dat betekent dat het straks drukker is, ook in het verkeer. Daarom willen de betrokken overheden het openbaar vervoer, fietspaden en voetpaden hier verbeteren. Zij willen bijvoorbeeld De Vlietlijn aanleggen om te zorgen dat mensen dit gebied beter en sneller kunnen bereiken. Mensen reizen door De Vlietlijn makkelijk en snel tussen Den Haag Centraal, Binckhorst, Voorburg, Rijswijk en Delft. Ook wil men de omgeving in de buurt van de tramlijn verbeteren. Bijvoorbeeld door de omgeving opnieuw en beter in te richten.
- *Onderzoeksopzet:* Dit onderzoek past een wetenschappelijke methode toe: de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). Voor meer uitleg over de methode, zie kaders 1 en 2 op [pagina 19](#). Bij het ontwerpproces zijn verschillende belanghebbenden betrokken geweest.
- *Twee onderzoeksversies:* Het onderzoek kende twee versies om de representativiteit te borgen en de inclusiviteit te vergroten. Voor het **gesloten onderzoek** hebben alle huishoudens rondom De Vlietlijn in de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk een uitnodiging ontvangen per brief. Daarnaast hebben 4.000 huishoudens in Leidschendam-Voorburg en 4.000 huishoudens in Rijswijk die niet rondom De Vlietlijn wonen ook een uitnodiging ontvangen per brief. Per huishouden dat een brief had gekregen kon één persoon (van 16 jaar of ouder) meedoen met een unieke code. Voor het **open onderzoek** kon iedereen die wilde (van 16 jaar of ouder) deelnemen. Deze versie is via diverse kanalen onder de aandacht gebracht.
- *Respons:* 2.105 inwoners hebben meegedaan aan het onderzoek. Op de volgende pagina is weergegeven hoeveel deelnemers via welke versie per gebied hebben meegedaan.
- *Waardering.* Deelnemers uit het gesloten onderzoek gaven het onderzoek gemiddeld het rapportcijfer 7,1.
- *Representativiteit.* Op basis van de antwoorden van de deelnemers aan het gesloten onderzoek kunnen we representatieve uitspraken doen over de voorkeuren van inwoners uit Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau. In het onderzoek waren jongeren, vrouwen en praktisch geschoolden ondervertegenwoordigd. Om ervoor te zorgen dat we op basis van het onderzoek representatieve uitspraken kunnen doen over alle inwoners hebben we de data gewogen. Dit betekent dat we meer waarde hebben toegekend aan de antwoorden van de groepen die ondervertegenwoordigd waren. Zo kunnen we op basis van dit onderzoek stellen dat de **hoofdconclusies representatief zijn voor alle inwoners van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag** op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau.



Er deden veel inwoners mee die in de buurt van De Vlietlijn wonen, maar ook uit de rest van de gemeenten

Figuur 0.1. Zes deelgebieden rondom De Vlietlijn



Figuur 0.2. Samenstelling van de deelnemers naar gebied

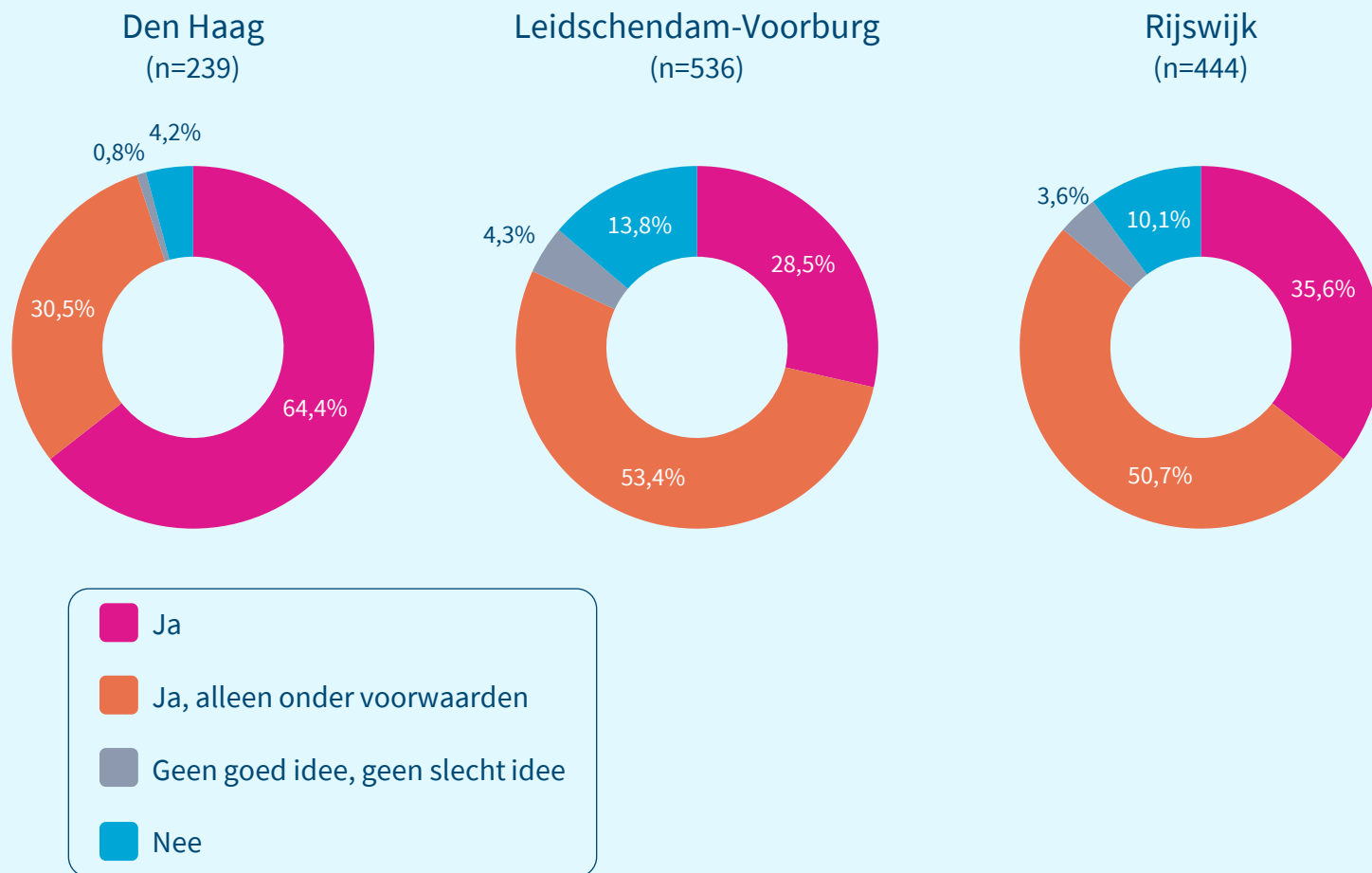
Gebied	Brieven uitgestuurd	Deelnemers gesloten onderzoek* (n=1.597)	Percentage deelnemers gesloten onderzoek	Deelnemers open onderzoek* (n=508)
Leidschendam-Voorburg, omwonend aan De Vlietlijn	4.116	345	8,4%	158
Leidschendam-Voorburg, niet omwonend aan De Vlietlijn	4.000	339	8,5%	48
Rijswijk, omwonend aan De Vlietlijn	3.798	376	9,9%	67
Rijswijk, niet omwonend aan De Vlietlijn	4.000	186	4,7%	19
Den Haag, omwonend aan De Vlietlijn	9.911	314	3,2%	84
Den Haag, niet omwonend aan De Vlietlijn				103
Een andere gemeente				14



Figuur 0.3. Houding van deelnemers ten opzichte van De Vlietlijn

Gesloten versie

Vind je De Vlietlijn een goed idee?



In Den Haag zijn de meeste deelnemers voorstander van De Vlietlijn, de meeste inwoners van de andere gemeenten steunen de Vlietlijn onder voorwaarden

De raadpleging startte met de vraag of deelnemers de aanleg van De Vlietlijn wel of geen goed idee vinden. Of een goed idee onder bepaalde voorwaarden.

Het figuur hiernaast laat zien dat de meeste deelnemers uit Den Haag onvoorwaardelijk voorstander zijn van de aanleg van De Vlietlijn (64,4%). Onder inwoners uit Leidschendam-Voorburg en Rijswijk is deze groep kleiner (28,5% en 35,6%) en zijn de meeste inwoners voorstander onder voorwaarden (53,4% en 50,7%). Veruit de meest genoemde voorwaarde is dat de omgeving even groen blijft.

Er zit weinig verschil tussen de verschillende gebieden (al dan niet rondom De Vlietlijn) binnen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Deelnemers die zich zorgen maken over De Vlietlijn schrijven vooral dat ze zorgen hebben over extra verkeersdrukke als gevolg van de komst van De Vlietlijn. Positieve deelnemers geven vooral aan behoefte te hebben aan meer openbaar vervoer in het gebied.



In de keuzetaak konden deelnemers aangeven hoeveel aandacht doelen moesten krijgen bij keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

Nadat deelnemers hun voorkeur hadden gegeven over de Vlietlijn, konden zij in het volgende onderdeel aangeven aan welke doelen de gemeenten veel en weinig aandacht moeten geven bij keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen door een schuifje te verplaatsen (zie een screenshot hiernaast).

Deelnemers moesten daarbij rekening houden met de ruimtelijke en budgettaire grenzen van de gemeenten. Als ze meer aandacht gaven aan een doel, dan betekende dit dat de wijzertjes bij 'benodigde ruimte' en 'kosten' naar rechts gingen. Als de metertjes in het rood kwamen, dan nam het advies van deelnemers te veel ruimte of budget in beslag en moesten zij schuifjes naar links zetten.

Bij één doel (*Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram*) konden deelnemers adviseren om meer te doen dan wat van de wet moet of zoveel mogelijk doen. Hier begon het schuifje aan de linkerkant.

Extra informatie: Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.

Figuur 0.4 Screenshot van de keuzetaak

The screenshot displays a web interface for a choice task. The main heading is "Waarvoor moet er aandacht zijn bij keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen?". Below this, instructions state: "Zet de schuifjes naar rechts of links als je vindt dat de overheid meer of minder op een maatregel moet inzetten. Klik op de i-knop voor meer informatie." There are two buttons: "Sorteer" with a dropdown arrow and "Vergelijk" with a double-headed arrow.

The interface features five sliders, each with an information icon (i) on the left:

- Er zijn bomen, planten en bloemen:** Slider from "Weinig aandacht" to "Veel aandacht".
- Mensen kunnen hun auto dichtbij hun huis parkeren:** Slider from "Weinig aandacht" to "Veel aandacht".
- Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren:** Slider from "Weinig aandacht" to "Veel aandacht".
- Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram:** Slider from "Doen wat van de wet moet" to "Zoveel mogelijk doen". A pink arrow points to the left end of this slider.
- Er zijn plekken in de wijk met genoeg deelauto's en deelfietsen:** Slider from "Weinig aandacht" to "Veel aandacht".

On the right side, under the heading "Beperkingen" (Constraints), there are two gauges:

- Benodigde ruimte:** A gauge with a needle pointing to the green section, labeled "Er is genoeg ruimte".
- Kosten:** A gauge with a needle pointing to the yellow section, labeled "Dit is betaalbaar".

A "Feedback" button is located next to the "Kosten" gauge.



Inwoners kiezen met name voor bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers, voor groen en voorkomen van overlast

Uit de keuzes van de deelnemers leren we welke doelen volgens inwoners meer en minder prioriteit moeten hebben bij keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen. Figuur 0.5 laat zien op welke positie de gemiddelde deelnemer van het gesloten onderzoek en het open onderzoek het schuifje neerzette. De hekjes laten zien waar de gemiddelde inwoner het schuifje zou zetten als alle inwoners zouden meedoen met een (met 95% betrouwbaarheid).

Inwoners adviseren duidelijk om aan vier doelen meer aandacht te geven:

- *Fietsers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken;*
- *Er zijn bomen, planten en bloemen;*
- *Voetgangers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken;*
- *Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram.*

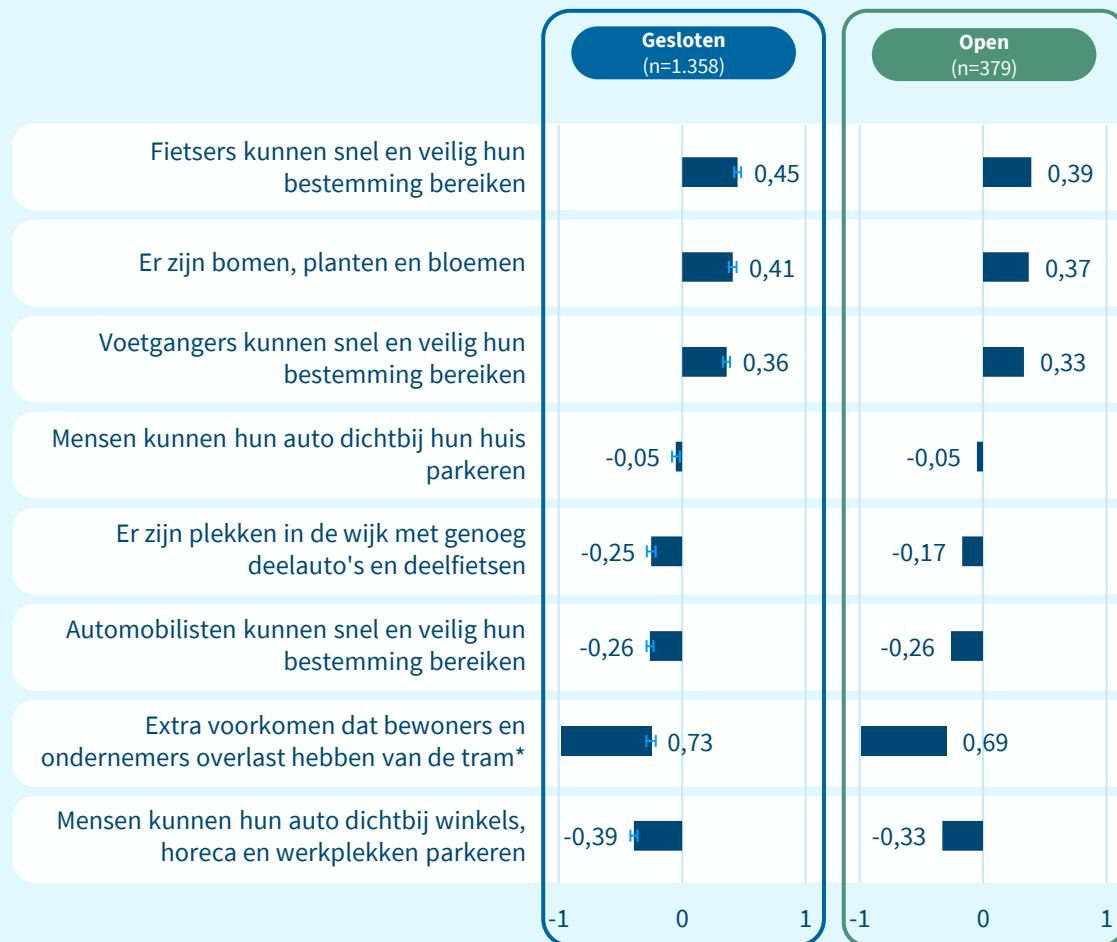
In alle drie de gemeenten en in het gesloten en open onderzoek zien we hetzelfde patroon.

Veel deelnemers schrijven dat het stimuleren van fietsen en lopen autogebruik terugdringt en dat dat goed zou zijn. Fietsen en lopen zou bovendien veilig(er) moeten worden dan nu volgens deelnemers. Meer aandacht geven aan bomen, planten en bloemen is volgens deelnemers belangrijk, omdat ze vinden dat het een wijk fijner, mooier en leefbaarder maakt.

De gemiddelde deelnemer in alle drie de gemeenten vindt dat de gemeenten meer aandacht moeten geven aan ‘*Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram*’ dan van de wet moet. Deelnemers schrijven dat het tegengaan van overlast belangrijk is voor de leefbaarheid van het gebied. Tegelijkertijd adviseren weinig deelnemers om zoveel mogelijk te doen om overlast te voorkomen.

Bij het doel *Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren* adviseert een ruime meerderheid juist om er minder aandacht aan te besteden. Deelnemers schrijven dat het beter zou zijn als mensen lopend, fietsend of met het openbaar vervoer naar deze plekken zouden gaan.

Figuur 0.5. Prioritering doelen – Gemiddeld



* Het schuifje voor het beperken van overlast voor bewoners en ondernemers begon links ('Doen wat van de wet moet'), deelnemers konden niet kiezen voor minder inzet bij deze optie, alleen voor meer.



Aan deelnemers werd gevraagd om hun mening te geven over twee plannen van de gemeenten

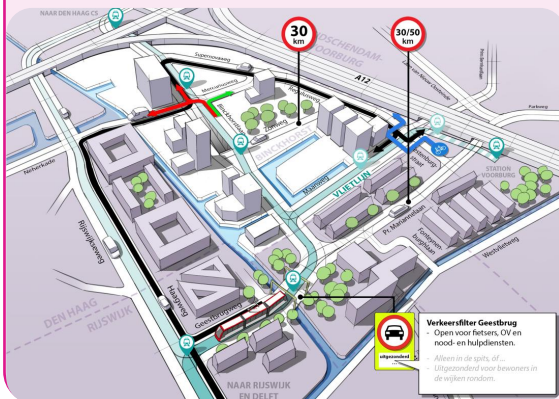
Eerst kregen zij uitleg over de verschillende plannen te zien, via de onderstaande teksten en afbeeldingen

Figuur 0.6. Teksten en afbeelding ter uitleg van Plan 1 en Plan 2

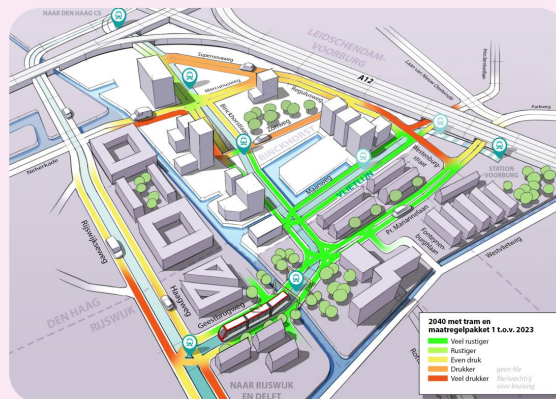
Plan 1

- Het wordt in de toekomst een stuk drukker in het gebied. Om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden wordt de Geestbrug afgesloten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren. Fietzers, OV en nood- en hulpdiensten zoals ambulances en brandweer mogen er altijd door (zie het plaatje hieronder)
- De gemeenten denken er nog over na om de Geestbrug af te sluiten voor alle auto's, vrachtwagens, busjes en motoren, of alleen in de spits of alleen voor mensen die niet in de buurt wonen.
- Vanaf de parallelbaan van de Binckhorstlaan kan je vanaf de Binckhorst alleen nog rechtsaf de Mercuriusweg op, niet meer rechtdoor of naar links.
- De maximale snelheid op de Zonweg wordt 30 kilometer per uur.
- Bij het kruispunt van de Westenburgstraat en de Maanweg moeten fietsers drie keer oversteken.

Maatregelen van Plan 1



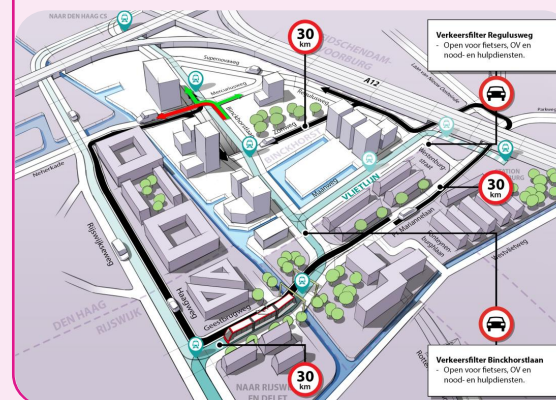
Effecten van Plan 1



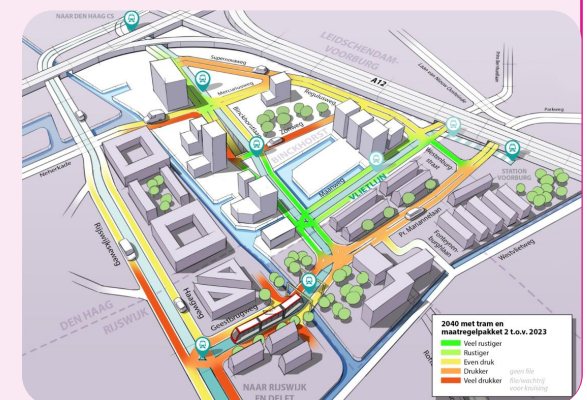
Plan 2

- Het wordt in de toekomst een stuk drukker in het gebied. Om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden worden de Binckhorstlaan en de Westenburgstraat tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan afgesloten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren. Fietzers, OV en nood- en hulpdiensten zoals ambulances en brandweer mogen er altijd door.
- Vanaf de parallelbaan van de Binckhorstlaan kan je vanaf de Binckhorst alleen nog rechtsaf de Mercuriusweg op, niet meer rechtdoor of naar links.
- De maximale snelheid op de Geestbrugweg, de Zonweg en de Prinses Mariannelaan wordt 30 kilometer per uur.
- Fietsers kunnen op het kruispunt van de Westenburgstraat en de Maanweg op vier punten oversteken.

Maatregelen van Plan 2



Effecten van Plan 2



De meeste inwoners van alle drie de gemeenten steunen Plan 1 als er aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De helft van de inwoners is tegen Plan 2

Deelnemers kregen de vraag of ze wel of geen voorstander zijn van Plan 1, eventueel onder voorwaarden of als het plan eerst getest wordt. Dezelfde vraag werd gesteld over Plan 2.

16,8% van de deelnemers uit de drie gemeenten is onvoorwaardelijk voorstander voor Plan 1. Meer deelnemers stellen extra voorwaarden aan hun steun voor Plan 1, vinden dat het plan eerst getest moet worden of beiden. 25,5% van de inwoners is tegen Plan 1. Veel deelnemers die tegen Plan 1 zijn of het steunen onder voorwaarden hebben als zorg dat het plan leidt tot extra verkeersdrukke (op bepaalde plekken).

Deelnemers die Plan 1 voorwaardelijk steunen noemen verschillende voorwaarden, met name wat betreft het bereikbaar blijven van woonwijken, behoud van groen en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast stelt een deel van de deelnemers ook de voorwaarde dat de afsluiting alleen geldt voor niet-omwonenden, meer dan dat deelnemers de voorwaarde stellen dat de afsluiting alleen in de spits geldt of dat de afsluiting voor iedereen en op alle momenten geldt.

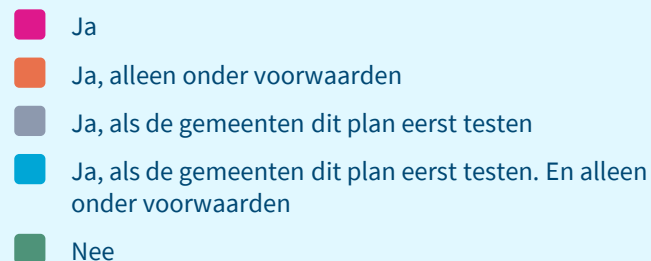
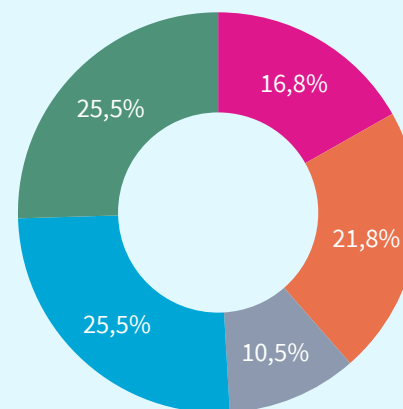
Uit verdere analyse blijkt dat de deelnemers die onder voorwaarden voor Plan 1 zijn en deelnemers die onder voorwaarden voor het testen van Plan 1 zijn erg op elkaar lijken ([Cluster A](#)). Deze groep is 46,5% van de deelnemers. Zij zijn over het algemeen ook onder voorwaarden voor De Vlietlijn. Er is een andere groep deelnemers ([Cluster B](#)) van 34,8% die vaker Plan 1 onvoorwaardelijk steunt. De meerderheid van deze groep is ook onvoorwaardelijk voorstander van de Vlietlijn. Een laatste groep deelnemers ([Cluster C](#)) van 18,7% is vrijwel helemaal tegen Plan 1. Maar zij zijn voor het grootste deel (voor een deel onder voorwaarden) voorstander van De Vlietlijn en van het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke.

Minder steun is er voor Plan 2. Bijna de helft van de inwoners is sowieso tegen Plan 2. In de gemeenten Leidschendam-Voorburg is dit aandeel groter, in Den Haag (rondom De Vlietlijn) is dit aandeel kleiner. Veel deelnemers geven ook bij Plan 2 aan dat zij zich zorgen maken over verkeersdrukke.

Figuur 0.7. Houding ten opzichte van Plan 1

Wat vind je van Plan 1?

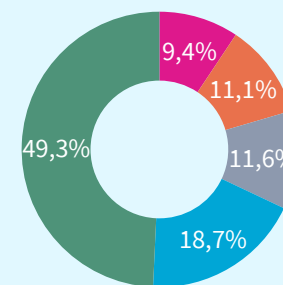
Gesloten versie
(n=1.131)



Figuur 0.8. Houding ten opzichte van Plan 2

Wat vind je van Plan 2?

Gesloten versie
(n=1.090)



Hoofdconclusies en lessen

Vlietlijn

De meeste inwoners uit Den Haag steunen De Vlietlijn. De meeste inwoners van Leidschendam-Voorburg en Rijswijk steunen De Vlietlijn onder voorwaarden. De meest genoemde voorwaarde is dat de omgeving groen blijft. Positieve deelnemers geven vooral aan behoefte te hebben aan extra OV in het gebied. Kritische deelnemers maken zich zorgen over toename van verkeersdrukke.

Liever Plan 1 dan Plan 2

Deelnemers zijn veel positiever over Plan 1 (o.a. Geestbrug afsluiten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren) dan over Plan 2 (o.a. de Binckhorstlaan en de Westbrugstraat tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan afsluiten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren).

Nadruk op groen

In alle onderdelen van de raadpleging geven deelnemers prioriteit aan voldoende bomen en planten in de omgeving. Dat de omgeving even groen blijft noemen deelnemers vaak als voorwaarde voor De Vlietlijn en voor de invoering van Plan 1. Ook op andere plekken in de raadpleging geven deelnemers aan dat er volgens hen veel aandacht moet zijn voor groen. Parkeerplekken bij winkels en werk vinden deelnemers minder belangrijk.

Voetgangers, fietsers en bereikbaarheid wijken

Deelnemers die Plan 1 voorwaardelijk steunen, noemen vaak als voorwaarde dat woonwijken bereikbaar blijven, dat er geen sluipverkeer is en dat de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers goed blijft. Ook op andere plekken in de raadplegingen geven deelnemers aan dat er volgens hen meer ruimte moet komen voor fietsers en voetgangers.



Wat kunnen we hiervan leren?

- Het is voor het draagvlak voor De Vlietlijn vooral belangrijk om te zoeken naar varianten die ervoor zorgen dat de omgeving groen blijft.
- Het draagvlak voor Plan 1 is veel groter dan het draagvlak voor Plan 2. Omdat de helft van de inwoners Plan 2 onder geen voorwaarde zal steunen, ligt het vanuit het inwonersperspectief in de rede om niet voor Plan 2 te kiezen.
- Plan 1 krijgt vooral steun onder voorwaarden en veel deelnemers vinden het belangrijk dat het plan eerst goed getest wordt. Wij bevelen aan om Plan 1 te toetsen aan de voorwaarden die vaak zijn genoemd (behoud groen, veiligheid fietsers en voetgangers, geen sluipverkeer en bereikbaarheid woonwijken) en ook uit te leggen hoe met deze voorwaarden rekening is gehouden in keuzes.
- Daarbij raden wij aan om Plan 1 eerst goed te testen. Met name op de bovengenoemde voorwaarden.





Hoofdresultaten

1 Aanleiding, globale opzet en respons

2 Aanleg van De Vlietlijn

3 Keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

4 Doorstroombeperkende maatregelen rondom de Binckhorst

5 Over de vragenlijst

6 Methodologie



Hoofdresultaten

1

Aanleiding, opzet en respons

1

Aanleiding, globale
opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen

4

Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

Figuur 1.1. Zes deelgebieden rondom De Vlietlijn



Den Haag, rondom De Vlietlijn

Rijswijk, rondom De Vlietlijn
Gebied 1
Gebied 2
Gebied 3

Leidschendam-Voorburg, Rondom De Vlietlijn
Gebied 1
Gebied 2

De betrokken overheden willen weten welke voorkeuren hebben voor de aanleg van De Vlietlijn

- *Aanleiding:* De komende vijftien jaar komen er in het gebied Central Innovation District-Binckhorst zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. Dat betekent dat het straks drukker is, ook in het verkeer. Daarom willen de betrokken overheden het openbaar vervoer, fietspaden en voetpaden hier verbeteren. Zij willen bijvoorbeeld De Vlietlijn aanleggen om te zorgen dat mensen dit gebied beter en sneller kunnen bereiken. Mensen reizen door De Vlietlijn makkelijk en snel tussen Den Haag Centraal, Binckhorst, Voorburg, Rijswijk en Delft. Ook wil men de omgeving in de buurt van de tramlijn verbeteren. Bijvoorbeeld door de omgeving opnieuw en beter in te richten.
- *Participatie:* Om een beeld te krijgen van de voorkeuren van inwoners over keuzes rondom de aanleg van De Vlietlijn heeft Populytics een raadpleging uitgevoerd in opdracht van Projectorganisatie Vlietlijn.
- *Onderzoeksvraag:* De hoofdvraag van dit onderzoek was wat de voorkeuren qua ruimtelijke inrichting rondom De Vlietlijn zijn, in zowel de zes deelgebieden rondom De Vlietlijn (zie figuur 2.1) als in de rest van de gemeente Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, gegeven de verwachte groei van het gebied en de beperkingen in de realiteit.
- *Looptijd:* De raadpleging stond online van 2 oktober 2025 tot en met 22 oktober 2025.
- *Respons:* 2.105 inwoners hebben meegedaan aan de raadpleging.
- *Deelgebieden in de drie gemeenten:* Er is onderscheid gemaakt tussen deelnemers uit verschillende deelgebieden in de drie gemeenten, met als belangrijkste drie deelgebieden rondom De Vlietlijn (zie figuur 1.1). Daarnaast is onderscheid gemaakt tussen deelnemers uit andere gebieden in de drie gemeenten. Zie voor uitgebreide uitleg over de verschillende deelgebieden in de drie gemeenten [de bijlage](#).



Er waren twee versies van de vragenlijst om de representativiteit te en inclusiviteit te waarborgen



Gesloten vragenlijst

Representatief

Totaal: 1.597
respondenten

- Het doel van de gesloten vragenlijst is om een representatief beeld te geven van de voorkeuren van inwoners rondom De Vlietlijn en de rest van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Alle huishoudens uit de zes gebieden rondom De Vlietlijn hebben een brief gekregen met een uitnodiging voor deze vragenlijst. Daarnaast heeft een aselechte steekproef van huishoudens van de rest van de gemeenten Leidschendam-Voorburg en Rijswijk ook een brief gekregen met een code. Elke brief bevatte een unieke code die maximaal 1 keer gebruikt kon worden.



Open vragenlijst

Totaal: 508 respondenten

- Mensen die geen code per brief hadden ontvangen (bijvoorbeeld omdat ze buiten de negen deelgebieden woonden) en mensen wiens code al door een ander persoon in hun huishouden gebruikt was konden aan het open onderzoek meedoen. Deze versie is verspreid via kanalen van de gemeente.



In totaal hebben 2.105 inwoners deelgenomen. De uitkomsten van het gesloten onderzoek zijn door herweging representatief voor de drie gemeenten

- *Werving via brieven.* Zo'n 25.000 huishoudens van gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk hadden een brief gekregen met een unieke code. Elke code mocht maximaal 1 keer gebruikt worden. In totaal hebben 1.597 mensen die een brief hebben gekregen meegedaan aan het gesloten onderzoek.
- *Werving via communicatie campagne.* Alle inwoners van 16 jaar of ouder konden deelnemen aan het open onderzoek. Deze versie is via diverse kanalen onder de aandacht gebracht door de gemeenten zelf. In totaal zijn op deze manier 508 deelnemers geworven.
- *Representativiteit en herwegen.* De deelnemers aan het gesloten onderzoek zijn wat betreft hun kenmerken niet representatief voor alle inwoners van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Jongeren tot 35 jaar, vrouwen en inwoners met een basisonderwijs en onderbouw voortgezet onderwijs opleiding zijn ondervertegenwoordigd. Om ervoor te zorgen dat we op basis van het onderzoek representatieve uitspraken kunnen doen hebben we de data gewogen. We hebben bijvoorbeeld meer waarde toegekend aan de antwoorden van de groepen die ondervertegenwoordigd waren. Zo kunnen we op basis van dit onderzoek **representatieve uitspraken doen over alle inwoners van de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk** op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingsniveau.

Figuur 1.2. Samenstelling van de deelnemers

	Aandeel gemeenten Den Haag, Leidschendam- Voorburg en Rijswijk*	Deelnemers gesloten onderzoek** (n=1.597)	Deelnemers open onderzoek** (n=508)
Gender			
Vrouw	50,5%	624 (39,1%)	254 (50,0%)
Man	49,5%	900 (56,4%)	199 (39,2%)
Leeftijd			
15 tot 35 jaar	32,5%	287 (18,0%)	91 (17,9%)
35 tot 65 jaar	47,7%	914 (57,2%)	239 (47,0%)
65 jaar en ouder	19,9%	367 (23,0%)	149 (29,3)
Opleiding			
bo, vmbo, havo-, vwo-onderbouw of mbo1	29,4%	37 (2,3%)	11 (2,2%)
havo, vwo, mbo2-4	33,6%	200 (12,5%)	64 (12,6%)
hbo, wo	37,0%	1.300 (81,4%)	372 (73,2%)



Hoge responspercentages Leidschendam-Voorburg en omwonenden Rijswijk

- Bij het versturen van brieven was ervan uitgegaan dat ongeveer 5% van de deelnemers zou reageren op de uitnodiging.
- Figuur 1.3 laat zien dat in Leidschendam-Voorburg en bij omwonenden uit Rijswijk de percentages hoger liggen.
- Als we kijken naar de deelnemers aan het open onderzoek, dan zien we dat er vooral veel omwonenden uit Leidschendam-Voorburg hebben meegedaan.
- Op de volgende pagina is uitgewerkt wat de demografische kenmerken van de deelnemers per gemeente (in de gesloten en open versie) waren.

Figuur 1.3. Samenstelling van de deelnemers naar gebied

Gebied	Brieven uitgestuurd	Deelnemers gesloten onderzoek* (n=1.597)	Percentage deelnemers gesloten onderzoek	Deelnemers open onderzoek* (n=508)
Leidschendam-Voorburg, omwonend aan De Vlietlijn	4.000	345	8,6%	158
Leidschendam-Voorburg, niet omwonend aan De Vlietlijn	4.000	339	8,5%	48
Rijswijk, omwonend aan De Vlietlijn	3.798	376	9,9%	67
Rijswijk, niet omwonend aan De Vlietlijn	4.000	186	4,7%	19
Den Haag, omwonend aan De Vlietlijn	9.911	314	3,2%	84
Den Haag, niet omwonend aan De Vlietlijn				103
Een andere gemeente				14

* Aantallen tellen niet altijd op tot 100%. Het resterende deel betreft 'zeg ik liever niet'



Figuur 1.4. Samenstelling van de deelnemers – per gemeente

	Aandeel gemeente Den Haag*	Deelnemers gesloten onderzoek Den Haag** (n=314)	Deelnemers open onderzoek** (n=193)	Aandeel gemeente Leidschendam- Voorburg*	Deelnemers gesloten onderzoek Leidschendam- Voorburg** (n=695)	Deelnemers open onderzoek Leidschendam- Voorburg** (n=208)	Aandeel gemeente Rijswijk*	Deelnemers gesloten onderzoek Rijswijk** (n=577)	Deelnemers open onderzoek Rijswijk** (n=86)
Gender									
Vrouw	50,2%	41%	37%	51,9%	39%	42%	51,6%	38%	42%
Man	49,8%	56%	53%	48,1%	57%	49%	48,4%	56%	52%
Leeftijd									
15 tot 35 jaar	33,8%	43%	30%	25,4%	10%	11%	29,2%	14%	8%
35 tot 65 jaar	48,0%	45%	40%	46,7%	60%	50%	46,0%	60%	57%
65 jaar en ouder	18,3%	11%	23%	27,9%	28%	38%	24,8%	24%	30%
Opleiding									
bo, vmbo, havo-, vwo-onderbouw of mbo1	30,7%	3%	1%	23,1%	2%	3%	24,5%	2%	2%
havo, vwo, mbo2-4	33,6%	15%	15%	32,0%	11%	12%	36,2%	13%	10%
hbo, wo	35,8%	79%	72%	44,4%	84%	75%	39,3%	81%	80%





Hoofdresultaten

2

Aanleg van De Vlietlijn

1

Aanleiding, globale
opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen

4

Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

De eerste vraag was of deelnemers het aanleggen van De Vlietlijn een goed idee vinden

- *Drie doelen:*
 1. Inzicht krijgen in welke mate deelnemers het een goed dan wel slecht idee vinden dat De Vlietlijn wordt aangelegd.
 2. Onderzoeken van welke voorwaarden het afhangt of deelnemers de aanleg van De Vlietlijn een goed of slecht idee vinden.
 3. Te weten komen wat de kritiekpunten en zorgen zijn van deelnemers die De Vlietlijn een slecht idee vinden.
- *De vraag.* Deelnemers konden lezen wat het idee van de gemeente is. Ze konden aangeven in hoeverre ze dit een goed idee vonden, of dat dit afhankelijk was van voorwaarden. Vervolgens konden ze hun antwoord toelichten.
- *Wel deelnemen?* Als deelnemers hadden aangegeven dat ze het aanleggen van De Vlietlijn geen goed idee vonden, dan kregen zij daaronder een extra stuk tekst te zien. Hierin stond uitgelegd dat de rest van het onderzoek gaat over keuzes bij de aanleg van De Vlietlijn en dat het misschien niet prettig is om daarover mee te denken. Deelnemers lazen dat de gemeenten geïnteresseerd zijn in de mening van alle mensen en er werd hen gevraagd om toch hun mening te geven over de verschillende onderdelen. Maar ze konden hier ook onderdelen overslaan.

Figuur 2.1. De eerste inhoudelijke vraag

Wat vind je van de aanleg van De Vlietlijn?

In de Binckhorst komen er veel woningen en banen bij. Daarom willen gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg de tramlijn 'De Vlietlijn' aanleggen. Met die tramlijn willen ze zorgen dat iedereen de nieuwe woningen en banen beter kan bereiken met het openbaar vervoer.

Vind je De Vlietlijn een goed idee?* (1/3)

- ☐ Ja
- ☐ Ja, alleen onder voorwaarden (onder de vraag vind je een lijst van voorwaarden waar je aan kunt denken)
- ☐ Geen goed idee, geen slecht idee
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet / Zeg ik liever niet

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen* (2/3)

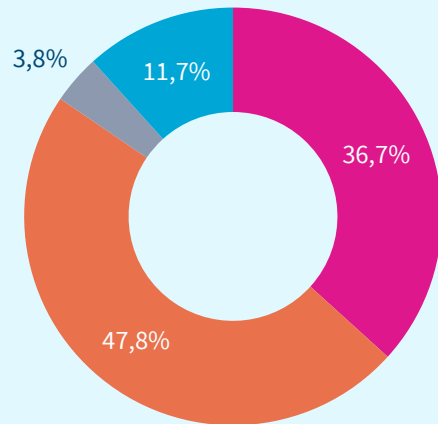
- ☐ Dat de frequentie van de tram hoog is



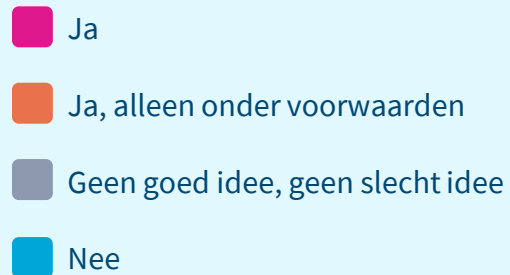
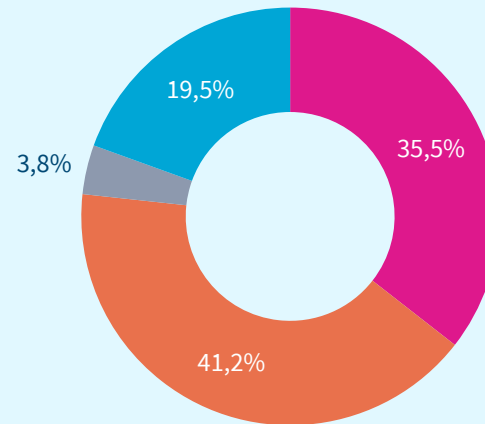
Figuur 2.2. Houding van deelnemers ten opzichte van De Vlietlijn

Vind je De Vlietlijn een goed idee?

Gesloten
(n=1.582)



Open
(n=498)



Het grootste deel van de deelnemers is voorstander van De Vlietlijn, maar de meesten stellen hier voorwaarden aan

Als eerste werd deelnemers gevraagd of ze De Vlietlijn een goed idee vinden.

Iets meer dan een derde van de deelnemers bij beide versies is onvoorwaardelijk voorstander van De Vlietlijn (35,5% en 36,7%).

Een groot deel van de deelnemers, zowel bij de gesloten (47,8%) als bij de open versie (41,2%), is onder voorwaarden voor De Vlietlijn. Op de volgende pagina wordt uitgewerkt welke voorwaarden deelnemers stellen.

Een groep van 11,7% (in de gesloten versie) en 19,5% (in de open versie) is tegen De Vlietlijn.

In beide versies vindt 3,8% De Vlietlijn geen goed idee en geen slecht idee.

Op de volgende pagina's is uitgewerkt wat deelnemers uit de verschillende gemeenten en deelgebieden vinden van De Vlietlijn en de verschillende voorwaarden die inwoners stellen.



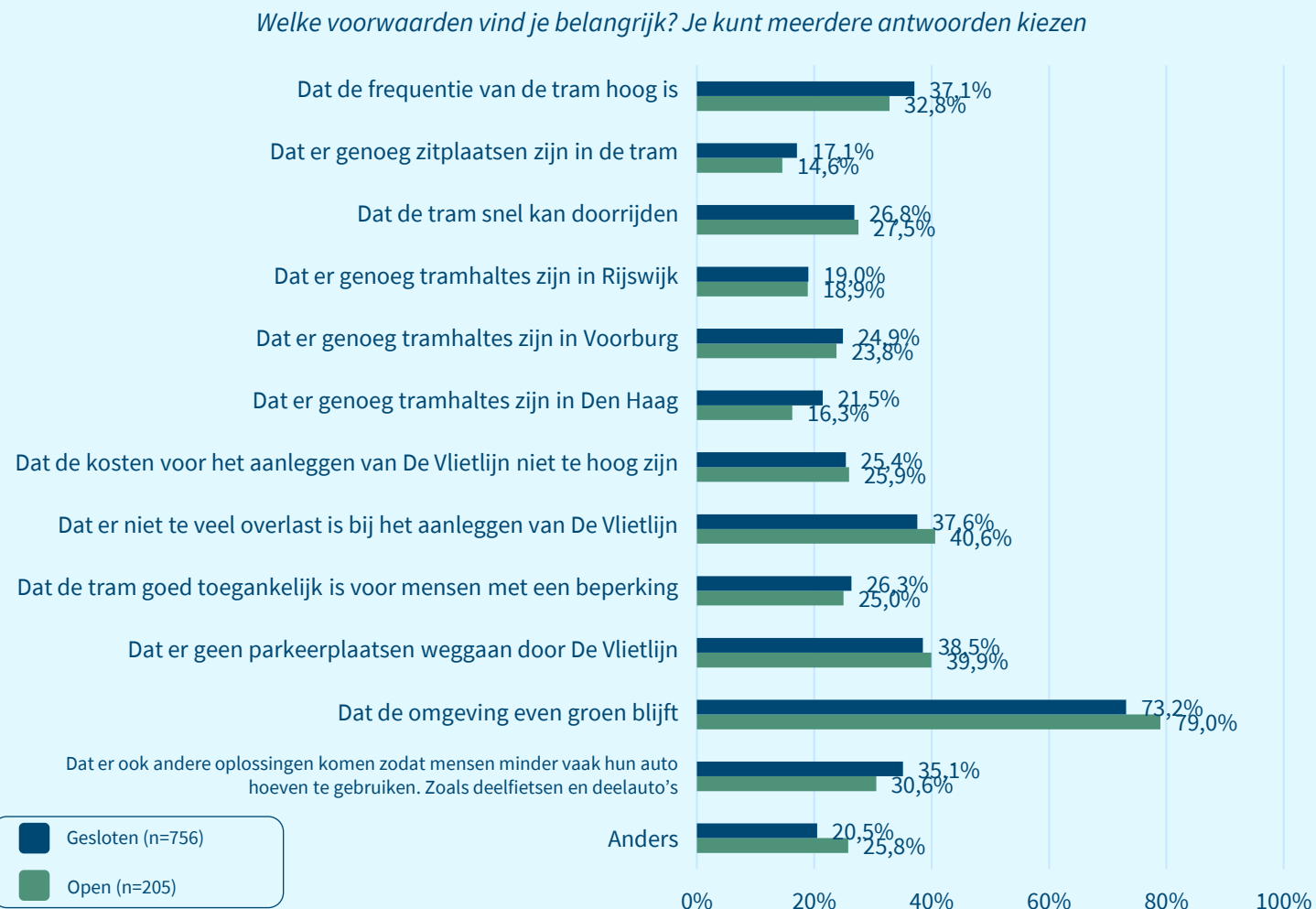
Deelnemers stellen met name de voorwaarde dat de omgeving even groen blijft

Deelnemers die onder voorwaarden voorstander zijn van De Vlietlijn noemen met name de voorwaarde *Dat de omgeving even groen blijft* (73,2% en 79,0%). Dat geldt voor zowel deelnemers bij de gesloten als bij de open versie. De andere voorwaarden zijn minder gekozen.

Er zijn weinig verschillen tussen deelnemers van de open versie en de gesloten versie.

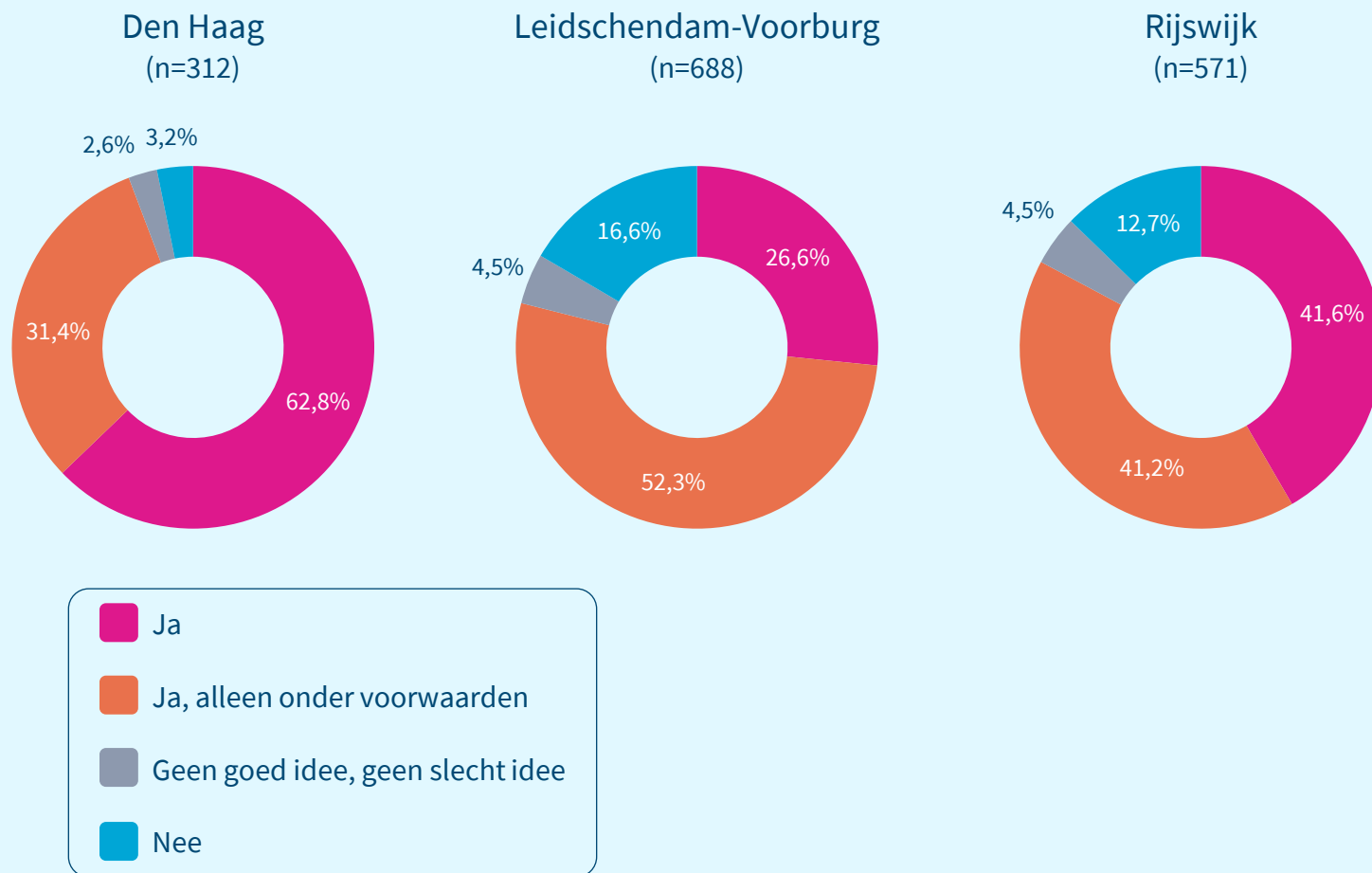
De voorwaarden die deelnemers noemen bij 'Anders' lopen erg uiteen of hebben te maken met de voorwaarden die al geformuleerd waren. Uit de analyse van deze antwoorden komt geen andere breed-gedragen voorwaarde naar voren.

Figuur 2.3. Voorwaarden die inwoners stellen aan de aanleg van De Vlietlijn – alle deelnemers



Figuur 2.4. Houding van deelnemers ten opzichte van De Vlietlijn
Gesloten versie

Vind je De Vlietlijn een goed idee?



In Den Haag zijn de meeste deelnemers voorstander van De Vlietlijn, de meeste inwoners van de andere gemeenten steunen de Vlietlijn onder voorwaarden

Het figuur hiernaast laat zien dat de meeste deelnemers uit Den Haag onvoorwaardelijk voorstander zijn van de aanleg van De Vlietlijn (64,4%). Onder inwoners uit Leidschendam-Voorburg en Rijswijk is deze groep kleiner (28,5% en 35,6%) en zijn de meeste inwoners voorstander onder voorwaarden (53,4% en 50,7%).

Er zit weinig verschil tussen de verschillende gebieden (al dan niet rondom De Vlietlijn) binnen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk.

Deelnemers die zich zorgen maken over De Vlietlijn, noemen vooral dat ze zich zorgen maken over een toename van verkeersdruk. Positieve deelnemers geven aan behoefte te hebben aan meer openbaar vervoer in het gebied.



In Den Haag stellen de meeste inwoners de voorwaarde dat de omgeving even groen blijft

Deelnemers uit Den Haag (rondom De Vlietlijn) die onder voorwaarden voorstander zijn van De Vlietlijn stellen met name de voorwaarde *Dat de omgeving even groen blijft* (67,3%). Dat is de enige voorwaarde die door meer dan de helft van deze deelnemers wordt gekozen.

Ook de voorwaarden *Dat de frequentie van de tram hoog is* (49,0%), *Dat er genoeg tramhaltes zijn in Den Haag* (41,8%), *Dat er geen parkeerplaatsen weggaan door De Vlietlijn* (41,8%) en *Dat er niet te veel overlast is bij het aanleggen van De Vlietlijn* (39,8%) worden door veel deelnemers uit Den Haag (rondom De Vlietlijn) als voorwaarden gesteld.

Figuur 2.5. Voorwaarden die inwoners stellen aan de aanleg van De Vlietlijn

Gesloten versie, Den Haag rondom De Vlietlijn (n=98)

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen

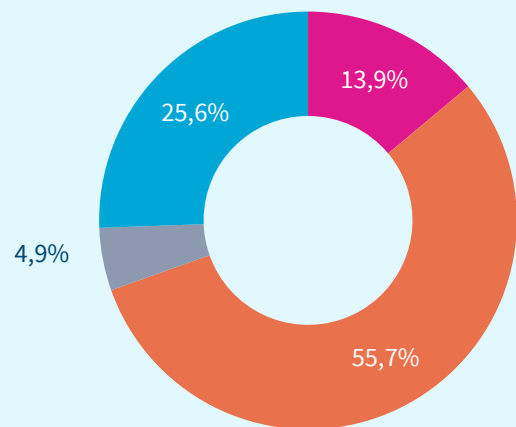


Figuur 2.6. Houding van deelnemers ten opzichte van De Vlietlijn

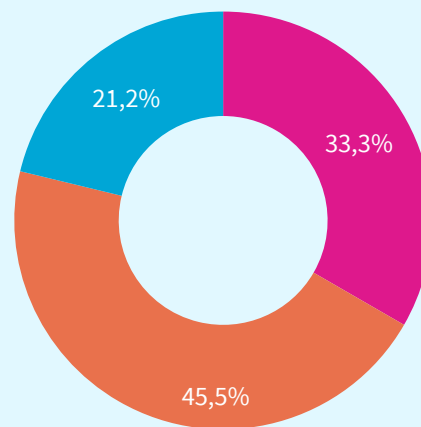
Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

Vind je De Vlietlijn een goed idee?

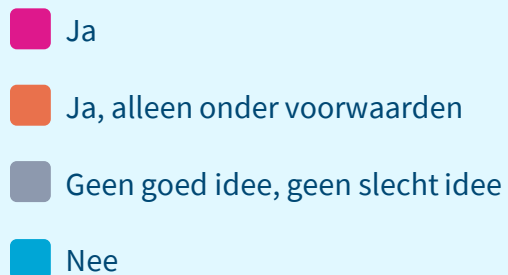
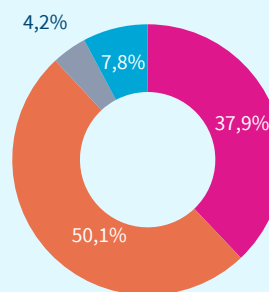
Gebied 1
(n=309)



Gebied 2
(n=33)



Gebied 3-5
(n=335)



In Leidschendam-Voorburg rondom De Vlietlijn zijn de meeste deelnemers voorstander van De Vlietlijn onder voorwaarden

In de gebieden rondom De Vlietlijn in Leidschendam-Voorburg verschilt het aandeel onvoorwaardelijk voorstanders per buurt. In gebied 1 zijn minder deelnemers onvoorwaardelijk voorstander van De Vlietlijn (13,9%) dan in gebied 2 (33,3%) en in de rest van Leidschendam-Voorburg (37,9%).

In alle gebieden rondom De Vlietlijn in Leidschendam-Voorburg vindt ongeveer de helft van de deelnemers de aanleg van De Vlietlijn een goed idee onder voorwaarden.

In gebied 1 van Leidschendam-Voorburg vindt ongeveer één op de vier deelnemers (25,6%) de aanleg van De Vlietlijn geen goed idee. Hiermee is dit het gebied met het grootste aandeel deelnemers dat geen voorstander is van De Vlietlijn. Ook in gebied 2 van Leidschendam-Voorburg is dit aandeel relatief groot (21,2%), maar nog steeds een minderheid. In de rest van Leidschendam-Voorburg vindt slechts 7,8% van de deelnemers de aanleg van De Vlietlijn geen goed idee.



Inwoners uit Leidschendam-Voorburg stellen met name de voorwaarde dat de omgeving even groen blijft

Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaarden stellen aan hun steun voor De Vlietlijn stellen met name de voorwaarde *Dat de omgeving even groen blijft* (81,5% tot 93,3%). Dat is ook de enige voorwaarde die gekozen wordt door de meerderheid van de deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaarden stellen aan hun steun voor De Vlietlijn.

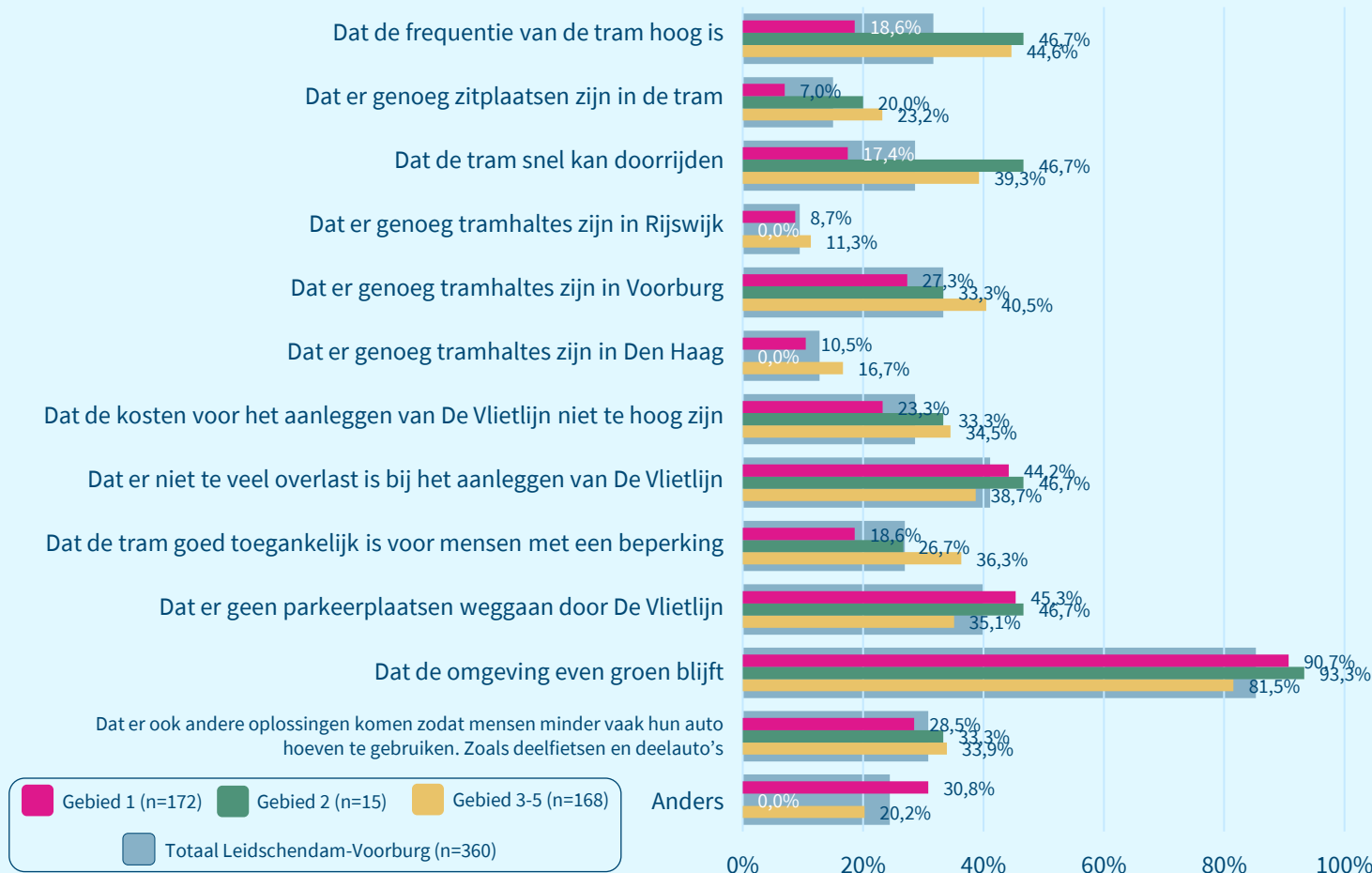
De voorwaarden *Dat er niet te veel overlast is bij het aanleggen van De Vlietlijn* (38,7% tot 46,7%) en *Dat er geen parkeerplaatsen weggaan door De Vlietlijn* (35,1% tot 46,7%) worden door een substantiële groep deelnemers genoemd als voorwaarden voor hun steun aan De Vlietlijn.

In Gebied 1 noemen relatief veel minder mensen zaken als de frequentie van de tram en voldoende zitplaatsen als voorwaarden in vergelijking met deelnemers uit Gebieden 2 en 3.

Figuur 2.7. Voorwaarden die inwoners stellen aan de aanleg van De Vlietlijn

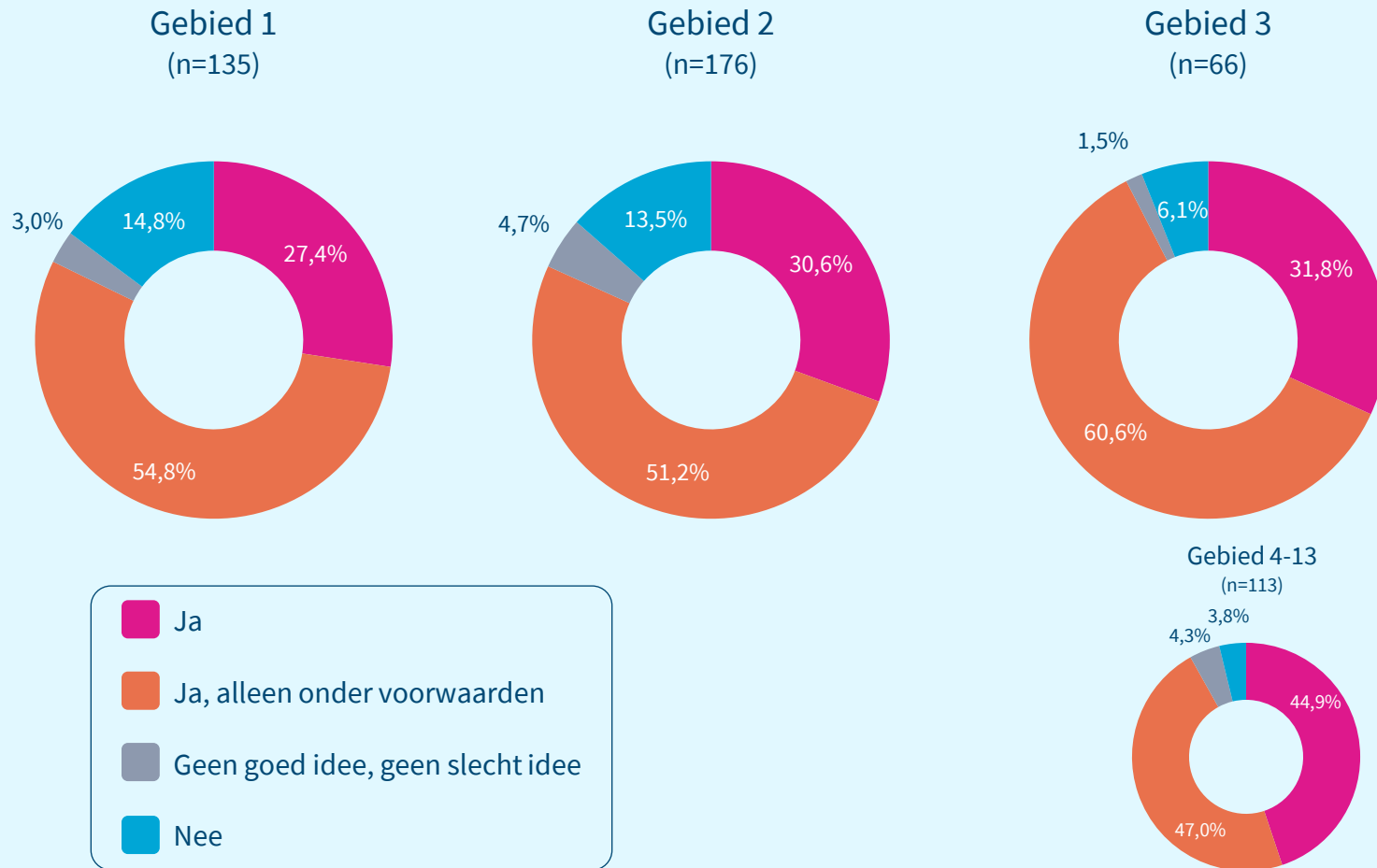
Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 2.8. Houding van deelnemers ten opzichte van De Vlietlijn
Gesloten versie, Rijswijk

Vind je De Vlietlijn een goed idee?



Ook in Rijswijk zijn de meeste deelnemers voorstander van de aanleg van De Vlietlijn onder voorwaarden

In de gebieden rondom De Vlietlijn in Rijswijk is ongeveer 30% van de deelnemers onvoorwaardelijk voorstander van De Vlietlijn (27,4% tot 31,8%). Onder andere deelnemers uit Rijswijk is het aandeel onvoorwaardelijke voorstanders van De Vlietlijn hoger (44,9%).

In de gebieden rondom De Vlietlijn in Rijswijk steunt een krappe meerderheid van de deelnemers (51,2% tot 60,6%) de aanleg van De Vlietlijn onder voorwaarden.

In de gebieden rondom De Vlietlijn in Rijswijk vindt een klein aandeel van de deelnemers (6,1% tot 14,8%) de aanleg van De Vlietlijn geen goed idee, in de rest van Rijswijk is deze groep nog kleiner (3,8%).



Inwoners uit Rijswijk die voorwaarden stellen vinden met name behoud van groen belangrijk

De deelnemers uit Rijswijk die onder voorwaarden voorstander zijn van De Vlietlijn kiezen met name voor de voorwaarde *Dat de omgeving even groen blijft* (71,3% tot 80,0%).

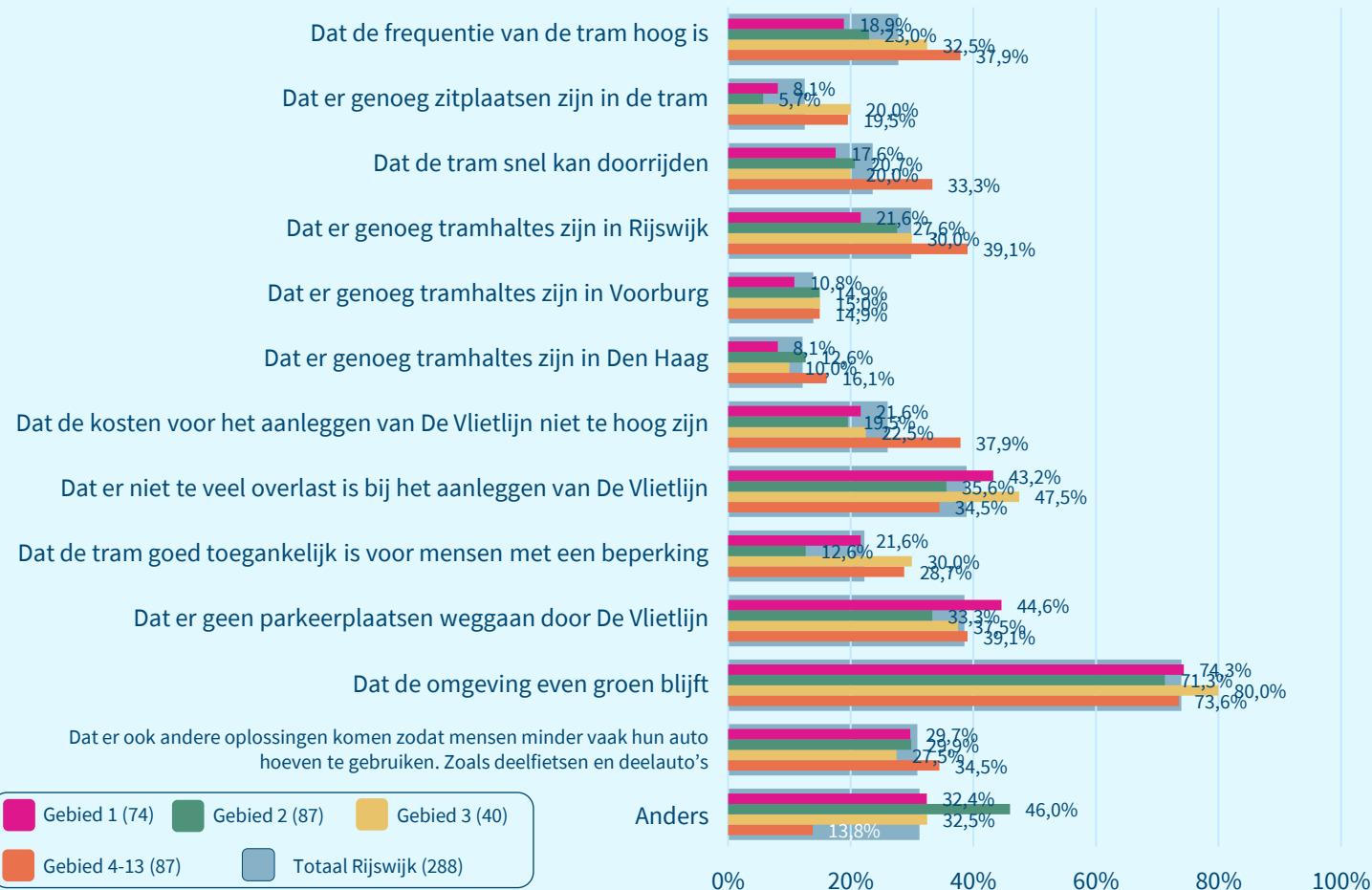
De voorwaarden *Dat er niet te veel overlast is bij het aanleggen van De Vlietlijn* (34,5% tot 47,5%) en *Dat er geen parkeerplaatsen weggaan door De Vlietlijn* (33,3% tot 44,6%) worden door een substantiële groep deelnemers genoemd als voorwaarden voor hun steun aan De Vlietlijn.

Het is opvallend dat deelnemers uit het gebied dat niet rondom De Vlietlijn ligt (gebied 4-13) een aantal voorwaarden relatief vaak noemt. Zij kiezen met name vaker voor *Dat er genoeg tramhaltes zijn in Rijswijk* (39,1%), *Dat de kosten voor het aanleggen van De Vlietlijn niet te hoog zijn* (37,9%), *Dat de frequentie van de tram hoog is* (37,9%) en *Dat de tram snel kan doorrijden* (33,3%).

Figuur 2.9. Voorwaarden die inwoners stellen aan de aanleg van De Vlietlijn

Gesloten versie, Rijswijk

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 2.10. Meest genoemde zorgen over De Vlietlijn

Door deelnemers genoemde zorg	Illustrerende quotes	Frequentie*
Zorgen over verkeersdrukke	<i>"Dat gaat toch helemaal niet hier in Voorburg West. Het verkeer is zo al druk genoeg."</i> <i>"De huidige plannen voor een vlietlijn lossen niets op, maakt knelpunten groter. Ik snap dat de binckhorst ontsloten moet worden, maar deze slechte oplossing wordt op slechte uitgangspunten door gemeente DH doorgedrukt."</i> <i>"Het wordt bij de Weteringkade een enorm knooppunt van treinspoor, snelweg, tramsporen. Het wordt onleefbaar.[...]"</i>	★★★
Zorgen over verkeersveiligheid	<i>"De Geestbrugweg is een belangrijke verkeersader voor schoolgaande kinderen uit Leeuwendaal en Oud-Rijswijk die veiliger en zeker niet gevaarlijker moet worden"</i>	★
Zorgen over geluidsoverlast van de tram	<i>"in principe vind ik die idee van een nieuwe tramlijn goed. Maar wij hebben zorgen over extra geluidsoverlast van trillingen in het huis door de trams. Verder is de Geestbrugweg in Rijswijk al druk. Extra trams kunnen de weg minder veilig voor voetgangers (speciall kinderen) en fietsers maken. Deze aspecten vind ik meest belangrijk."</i>	★

Deelnemers hebben met name zorgen over verkeersdrukke door De Vlietlijn

Na de vragen over wat deelnemers van De Vlietlijn vinden, kregen zij de mogelijkheid om hun keuzes toe te lichten. We hebben geanalyseerd welke zorgen zij uiten over De Vlietlijn en welke andere opmerkingen zij hadden.

De meeste deelnemers die zorgen uiten geven aan dat zij zich zorgen maken over verkeersdrukke die veroorzaakt zou worden door De Vlietlijn. Er wordt geschreven dat het nu al dringen is op de openbare weg, en dat daar geen plek zou zijn voor een extra ruimtevrager zoals een tram.

Deelnemers geven in mindere mate ook aan dat zij zich zorgen maken over geluidsoverlast en minder veiligheid in het verkeer door de komst van De Vlietlijn. Wat opvalt is dat deze zorgen vaak samen met verkeersdrukke worden genoemd. Het lijkt zo te zijn dat mensen zich zorgen maken over verkeersveiligheid en geluidsoverlast als gevolg van verkeersdrukke.

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de ordegrrootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



Figuur 2.11. Meest genoemde overige opmerkingen over De Vlietlijn

Door deelnemers genoemde opmerking	Illustrerende quotes	Frequentie*
Er is behoefte aan extra openbaar vervoer in dit gebied	<i>"In de Binckhorst is weinig parkeergelegenheid, dus moeten mensen wel goede beschikking hebben over het ov"</i>	★★★
	<i>"Ben in de Binckhorst komen wonen en zou beter OV willen hebben."</i>	
	<i>"Ov tussen rijswijk en voorburg-leidschendam is matig"</i>	
Meer openbaar vervoer in dit gebied is niet nodig	<i>"Voor mij niet nodig, de afstand is kort genoeg om te fietsen"</i>	★★
	<i>"Dit is door DH erdoorheen gedrukt, er is onvoldoende geïnventariseerd wie tussen Den Haag en Delft / Voorburg gaat reizen. Er is geen reden om de tramlijn door te leggen tussen de Binck en Rijswijk, niemand gaat daar gebruik van maken."</i>	
Meer openbaar vervoer is in het algemeen goed	<i>"Hoe meer OV, hoe minder auto's, hoe gezonder"</i>	★★
	<i>"Ook als is het nu nog vaag hoe en waar, maar verbetering en verdichting van OV is sowieso een goede ontwikkeling."</i>	

De meeste deelnemers zien het nut van extra openbaar vervoer, een deel betwijfelt dit echter

Behalve zorgen (zie [vorige pagina](#)) maakten deelnemers ook andere opmerkingen bij de toelichting van hun antwoord op de vraag wat ze van De Vlietlijn vinden. Deze verdere opmerkingen gingen met name over het nut van openbaar vervoer, al dan niet specifiek in het gebied waarin De Vlietlijn gepland is.

De meeste deelnemers schreven dat ze behoefte hebben aan extra openbaar vervoer in het gebied, met name doordat er nu, in hun ogen, nog (te) weinig openbaar vervoer is.

Andere deelnemers schrijven juist de noodzaak van extra openbaar vervoer in het gebied niet te zien, bijvoorbeeld omdat bestaand openbaar vervoer volstaat of er niet wordt verwacht dat veel mensen gaan reizen met het openbaar vervoer op het traject.

Ten slotte schrijven sommige deelnemers ook dat ze het in het algemeen goed zouden vinden als er meer openbaar vervoer zou komen.

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de ordegrrootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer





Hoofdresultaten

3

**Keuzes over De Vlietlijn en
het gebied eromheen**

3A

Algemene uitkomsten

3B

Profielen van 3 groepen

3C

Uitwerking van acht doelen

3D

Extra vragen over voorrang in het gebied

1

**Aanleiding, globale
opzet en respons**

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

**Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen**

4

**Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst**

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

De hoofdvraag van het PWE-gedeelte was welke doelen inwoners belangrijk vinden keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

- **Doel:** Deze Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) in Figuur 3.1 heeft als doel inzicht te geven in welke doelen inwoners belangrijk vinden als het gaat om waar aandacht voor kan zijn bij de keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen.
- **Keuzesituatie:** Deelnemers werd gevraagd om voor acht doelen aan te geven of er veel aandacht of weinig aandacht voor moet zijn, waarbij het effect op een beperkte hoeveelheid ruimte en budget werd weergegeven met metertjes. Elke deelnemer kreeg deze doelen in willekeurige volgorde te zien. In Figuur 3.1 is een voorbeeld te zien van de vraag in het online platform, maar niet alle doelen passen op de afbeelding. Alle doelen waren:
 - *Er zijn bomen, planten en bloemen*
 - *Mensen kunnen hun auto dichtbij hun huis parkeren*
 - *Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren*
 - *Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram**
 - *Er zijn plekken in de wijk met genoeg deelauto's en deelfietsen*
 - *Voetgangers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken*
 - *Fietsers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken*
 - *Automobilisten kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken*
- **Extra informatie:** Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.
- **Inzet:** Deelnemers konden adviseren om meer of minder aandacht aan zeven opties te besteden, en bij één doel (*Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram*) konden deelnemers adviseren om meer (of zoveel mogelijk) te doen dan wat van de wet moet.

Figuur 3.1. Het PWE-gedeelte van het onderzoek

Waarvoor moet er aandacht zijn bij keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen?

Zet de schuifjes naar rechts of links als je vindt dat de overheid meer of minder op een maatregel moet inzetten. Klik op de i-knop voor meer informatie.

Sorteer ▾ Vergelijk ⇅

Er zijn bomen, planten en bloemen

Weinig aandacht | Veel aandacht

Mensen kunnen hun auto dichtbij hun huis parkeren

Weinig aandacht | Veel aandacht

Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren

Weinig aandacht | Veel aandacht

Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram

Doen wat van de wet moet | Zoveel mogelijk doen

Er zijn plekken in de wijk met genoeg deelauto's en deelfietsen

Beperkingen

Benodigde ruimte

Er is genoeg ruimte

€ Kosten

Dit is betaalbaar

Feedback



3A

Algemene uitkomsten

- Prioriteiten van de ‘gemiddelde’ inwoner van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk
- Verschillen en overeenkomsten in prioriteiten tussen de representatieve groep (gesloten onderzoek) en open onderzoek
- Verschillen en overeenkomsten in prioriteiten tussen verschillende groepen

1

Aanleiding, globale opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

4

Doorstroombeperkende maatregelen rondom de Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

Inwoners kiezen met name voor bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers, voor groen en voorkomen van overlast

Uit de keuzes van de deelnemers leren we welke doelen volgens inwoners meer en minder prioriteit moeten hebben bij keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen. Figuur 3.2 laat zien op welke positie de gemiddelde deelnemer van het gesloten onderzoek en het open onderzoek het schuifje neerzette. De hekjes laten zien waar de gemiddelde inwoner het schuifje zou zetten als alle inwoners zouden meedoen met een (met 95% betrouwbaarheid).

Inwoners adviseren duidelijk om aan vier doelen meer aandacht te geven:

- *Fietsers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken;*
- *Er zijn bomen, planten en bloemen;*
- *Voetgangers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken;*
- *Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram.*

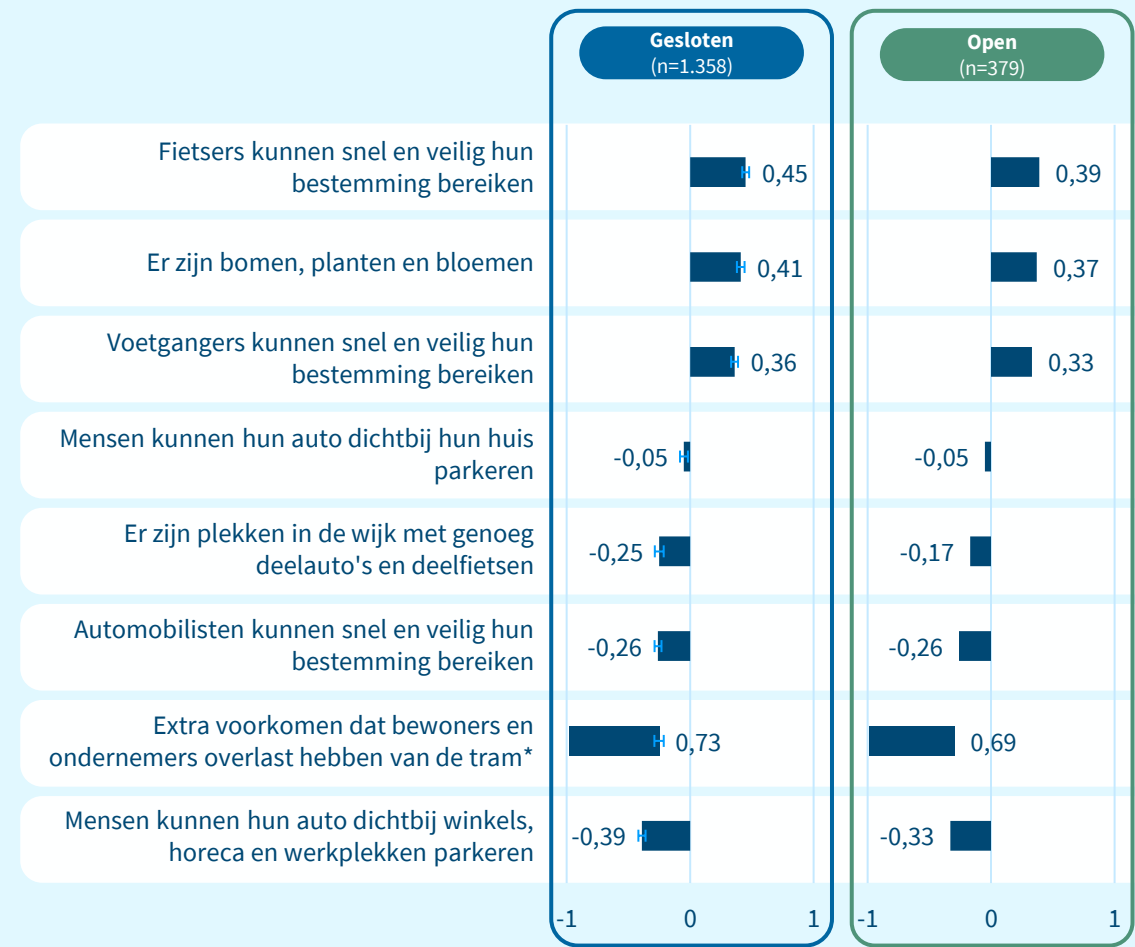
In alle drie de gemeenten en in het gesloten en open onderzoek zien we hetzelfde patroon.

Deelnemers schrijven dat het stimuleren van fietsen en lopen autogebruik terugdringt en dat dat goed zou zijn. Fietsen en lopen zou bovendien veilig(er) moeten worden dan nu volgens deelnemers. Meer aandacht geven aan bomen, planten en bloemen is volgens deelnemers belangrijk, omdat ze vinden dat het een wijk fijner, mooier en leefbaarder maakt.

De gemiddelde deelnemer in alle drie de gemeenten vindt dat de gemeenten meer aandacht moet geven aan ‘*Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram*’ dan van de wet moet. Tegelijkertijd adviseren weinig deelnemers om zoveel mogelijk te doen om overlast te voorkomen. Deelnemers schrijven dat het tegengaan van overlast belangrijk is voor de leefbaarheid van het gebied.

Bij het doel *Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren* adviseert een ruime meerderheid juist om er minder aandacht aan te besteden. Deelnemers schrijven dat het beter zou zijn als mensen lopend, fietsend of met het openbaar vervoer naar deze plekken zouden gaan

Figuur 3.2. Prioritering doelen – Gemiddeld



* Het schuifje voor het beperken van overlast voor bewoners en ondernemers begon links ('Doen wat van de wet moet'), deelnemers konden niet kiezen voor minder inzet bij deze optie, alleen voor meer.



Inwoners kiezen met name voor meer aandacht voor fietsers, groen en voetgangers

Bij de drie doelen waaraan het meeste prioriteit wordt gegeven adviseert een ruime meerderheid om meer aandacht eraan te besteden.

Het doel *Mensen kunnen hun auto dichtbij hun huis parkeren* krijgt van ongeveer evenveel inwoners meer aandacht en minder aandacht dan de huidige situatie.

Bij het doel *Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren* adviseert een ruime meerderheid juist om er minder aandacht aan te besteden.

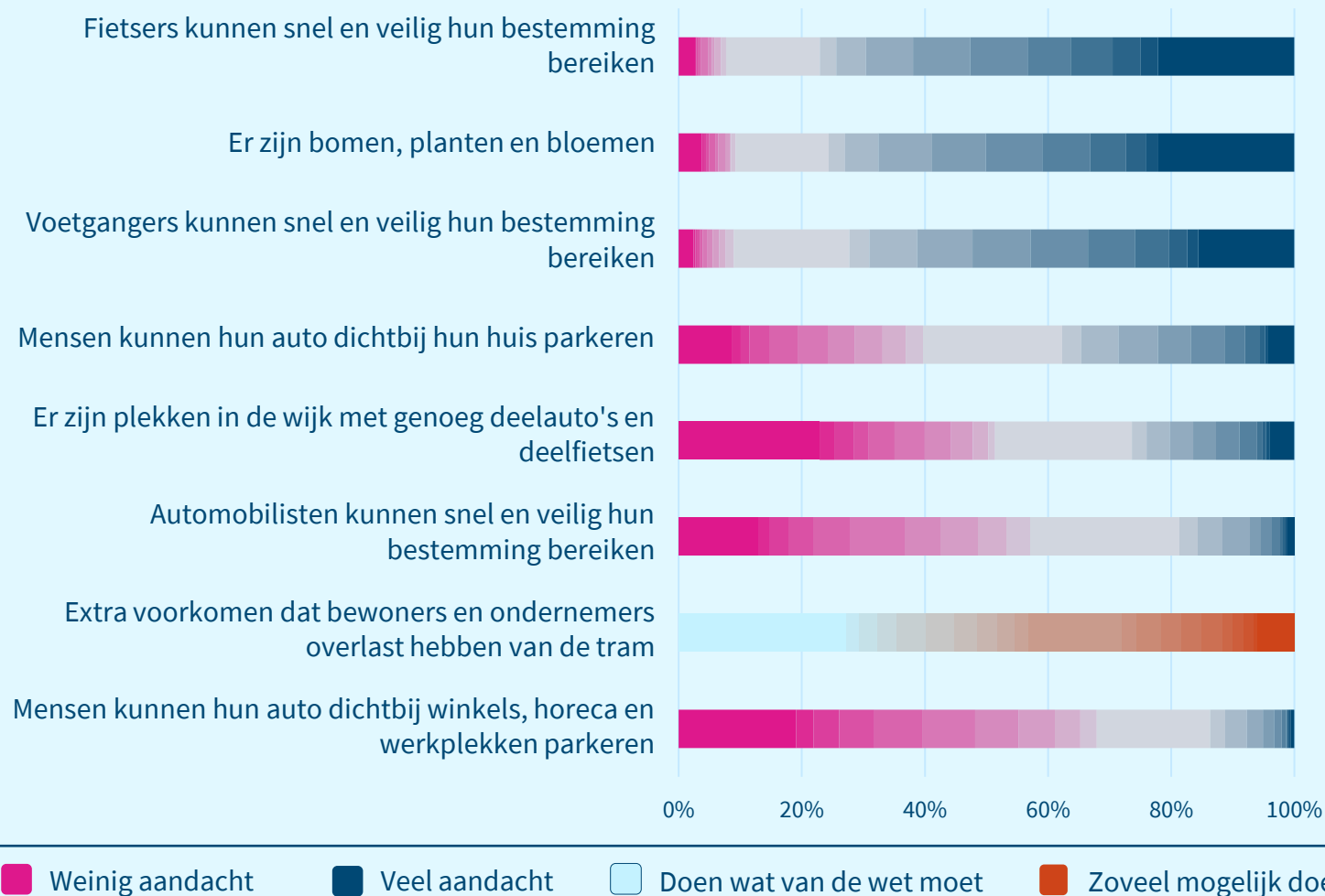
Het doel *Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram* krijgt van de meeste deelnemers meer aandacht dan wat moet van de wet. Een kleine groep zegt dat de gemeenten hier zoveel mogelijk aan moeten doen.

Op [pagina 37](#) is te zien welk percentage van de deelnemers van de open versie een bepaalde inzet kiest.

Op [pagina 38](#) is voor verschillende gebieden in de verschillende gemeenten te zien waar de deelnemers van de gesloten versie gemiddeld het schuifje hadden neergezet.

Figuur 3.3. Percentage dat een bepaalde inzet kiest – Gesloten

(n=1.358)



Deelnemers van de open raadpleging kiezen ook met name voor fietsers, groen en voetgangers

Deelnemers van de open versie geven ook veel aandacht aan drie doelen:

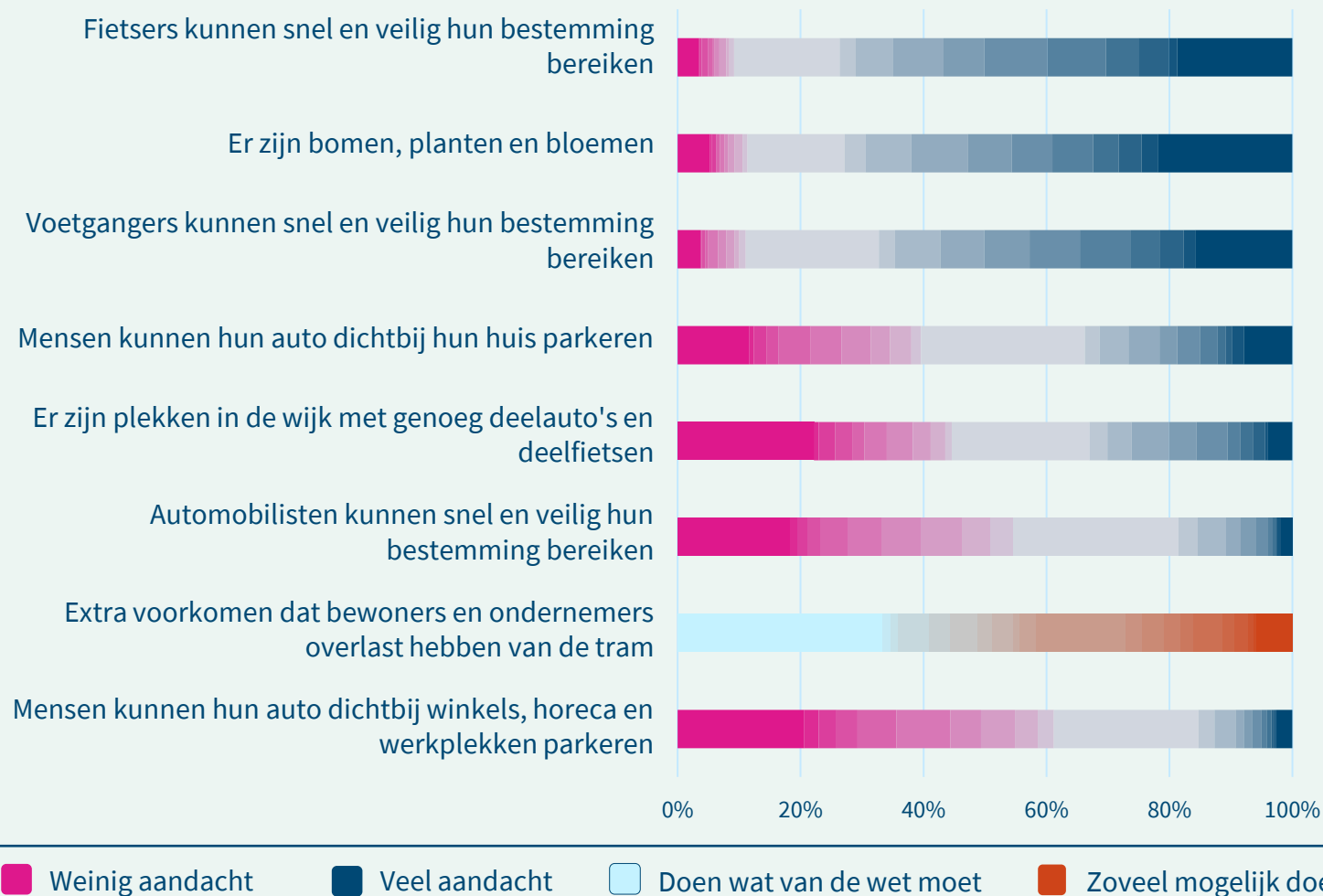
- *Fietsers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken;*
- *Er zijn bomen, planten en bloemen;*
- *Voetgangers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken.*

Bij de doelen *Automobilisten kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken* en *Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren* wordt door meer dan de helft van de deelnemers aan de open versie weinig aandacht gegeven.

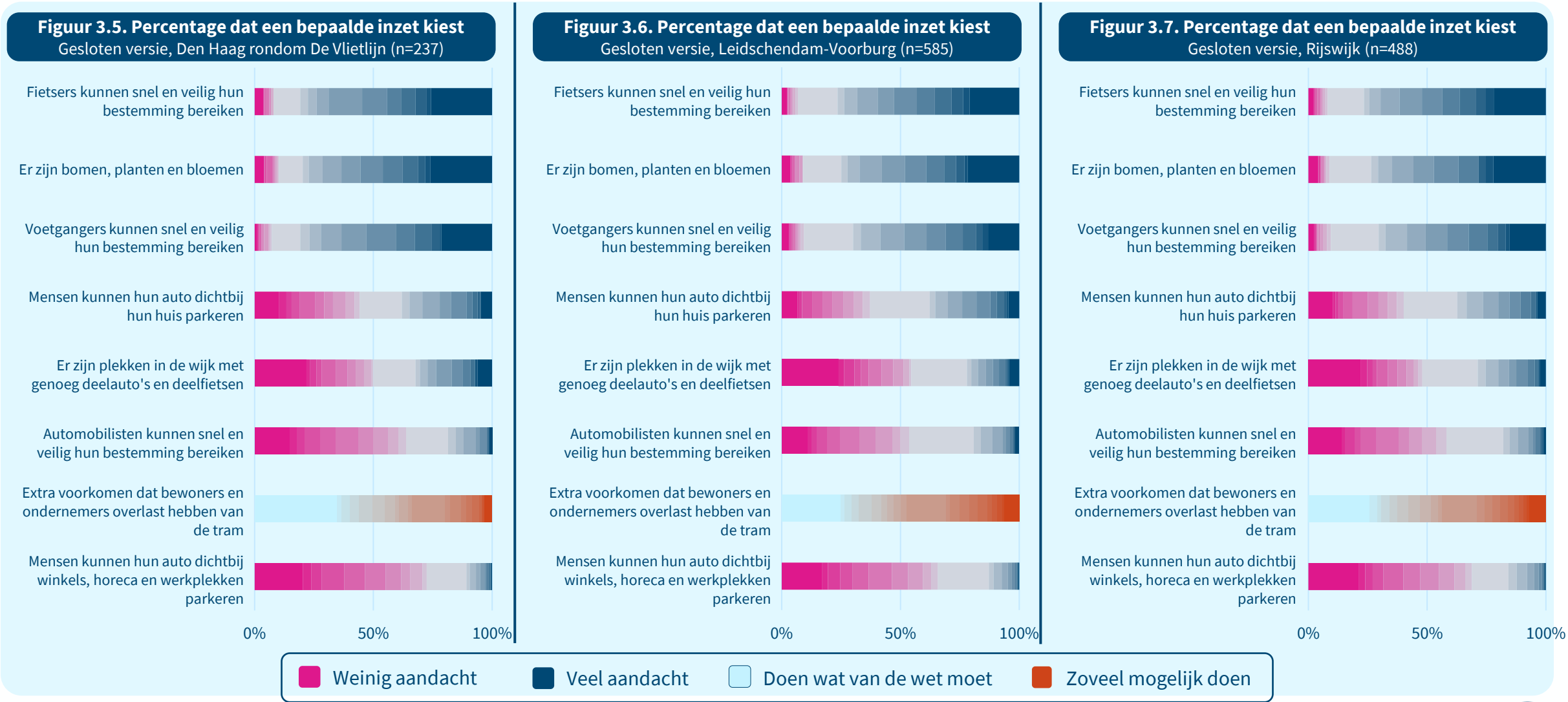
Het doel *Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram* krijgt van de meeste deelnemers van de gesloten versie meer inzet dan wat moet van de wet. Een beperkt deel adviseert om zoveel mogelijk te doen.

Figuur 3.4. Percentage dat een bepaalde inzet kiest – Open

(n=379)



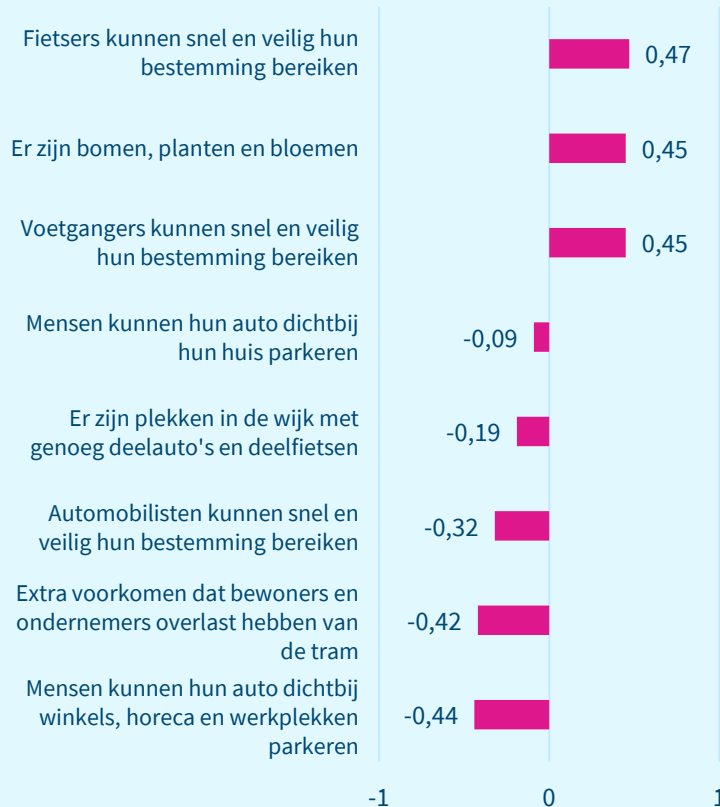
Er zijn weinig verschillen tussen de drie gemeenten



Er zijn weinig verschillen tussen de verschillende gebieden in de gemeenten

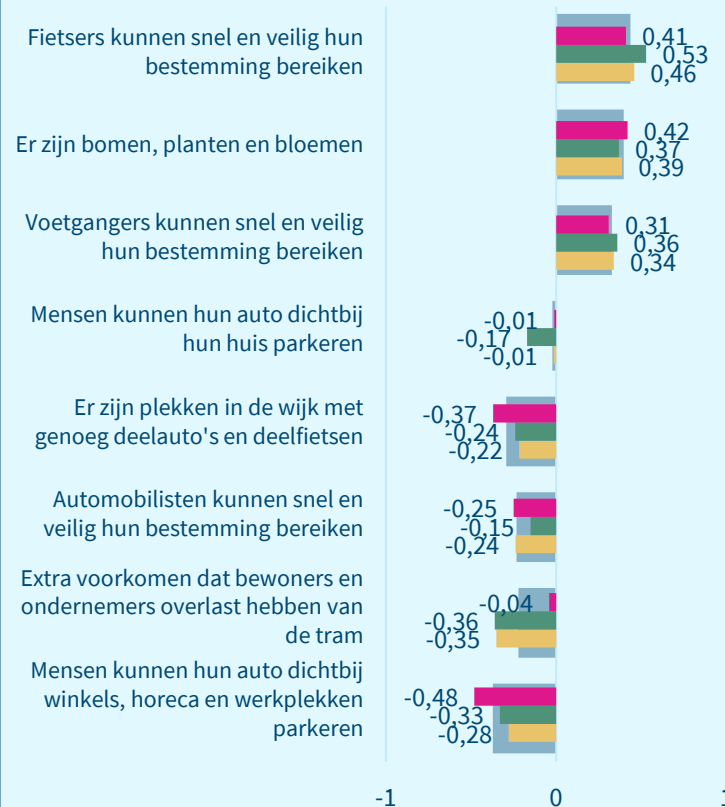
Figuur 3.8. Gemiddelde inzet per gebied

Gesloten versie, Den Haag rondom De Vlietlijn (n=237)



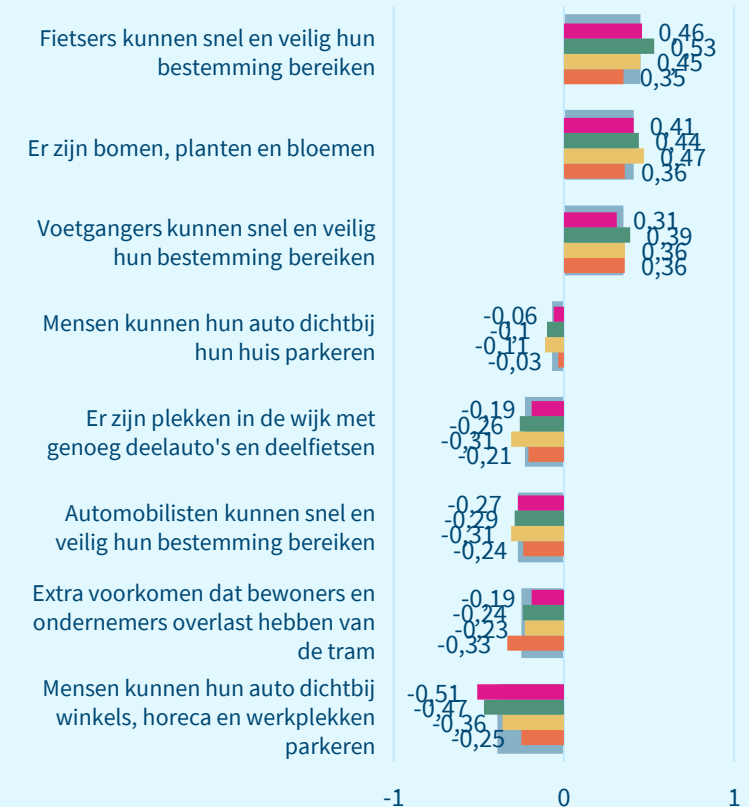
Figuur 3.9. Gemiddelde inzet per gebied

Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg



Figuur 3.10. Gemiddelde inzet per gebied

Gesloten versie, Rijswijk



3C

Uitwerking acht doelen

- De volgende analyses zijn gebaseerd op motivaties van deelnemers uit de representatieve groep en deelnemers van het open onderzoek.

1

Aanleiding, globale opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

4

Doorstroombeperkende maatregelen rondom de Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

Uitwerking: 'Fietzers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken'

"Dat lijkt me wel belangrijk aangezien fietsers kwetsbare verkeersdeelnemers zijn. Door de toenemende drukte moet hier wel oog voor blijven."

"Voetgangers en fietsers moeten voldoende gefaciliteerd worden. Dit is veel goedkoper dan het faciliteren van automobilisten."

"Wandelaars, fietsers en OV moeten voorrang hebben in de plannen."

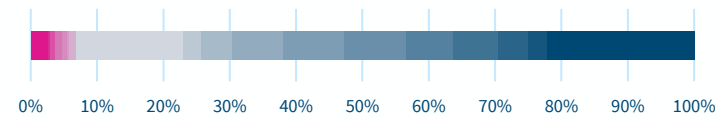
"Hoe sneller mensen op de fiets in de stad kunnen zijn, hoe kleiner de kans dat ze de auto pakken."

"Het is nu af en toe levensgevaarlijk op de fiets en OV is er niet"

"Fietsen blijft de beste optie als vervoermiddel en zal altijd moeten worden gestimuleerd"

"Belangrijk in een stad."

"Super belangrijk. Teveel gevaarlijke situaties, zoals op de geestbrugweg. Ook te veel stoplichten"



Figuur 3.11. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Geen vaak genoemde argumenten

Verder genoemd:

- Ruimte voor fietsers(veiligheid) is (ruim) voldoende nu

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Het is belangrijk dat er genoeg ruimte is voor (veiligheid van) fietsers

★★★

Stimuleren van fietsen zorgt voor minder auto's

★★

Er is behoefte aan meer ruimte voor fietsers(veiligheid), met name in de toekomst

★★

Dan gaan mensen meer fietsen, dat is goed

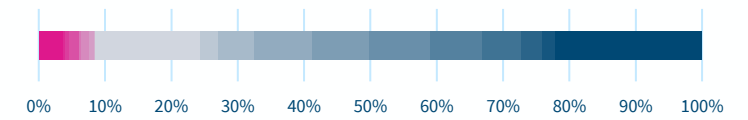
★

Fietsveiligheid is nu niet op orde

★

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de ordegrrootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer





Uitwerking: 'Er zijn bomen, planten en bloemen'

"Is rustgevend, mensen worden er kalm en blij van. Veel groen heeft positief psychologisch effect en vermindert criminaliteit. Daarbij oogt het mooi en voegt extra toegevoegde waarde toe aan de wijk"

"Den Haag is een groene stad en Binckhorst moet dat ook zijn, er zijn nu te weinig bomen."

"Geeft een goed gevoel, ziet er veel mooier uit."

"Meer groen in de wijk is een must. Ook voor de uitstraling belangrijk. Meer allure. De Geestbrugweg met zijn kabels en trambaan is erg lelijk."

"Spreekt voor zich dat er bomen moeten blijven."

"Groen is belangrijk ter voorkoming hittestress en is ook belangrijk voor welbevinden."

"In onze omgeving zijn al heel, heel veel stenen"

"Dit is beter voor de leefomgeving, biodiversiteit en stedelijk klimaat."

Figuur 3.12. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Geen vaak genoemde argumenten

Verder genoemd:

- Er moeten (een beetje) bomen, planten en bloemen blijven, maar heel veel (extra) is niet nodig
- Andere doelen zijn belangrijker

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Bomen, planten en bloemen maken de buurt mooier, fijner en leefbaarder

★★★

Bomen, planten en bloemen zijn goed voor klimaatadaptatie, duurzaamheid en biodiversiteit

★★

Er is behoefte aan meer bomen, planten en bloemen, daar zijn er nu te weinig van

★★

Er moeten zeker niet minder bomen, planten en bloemen komen, maar meer hoeft niet (per sé)

★

Bomen, planten en bloemen zijn belangrijk

★

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de ordegrootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



Uitwerking: 'Voetgangers kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken'

"Vormen van vervoer die weinig vervuilend zijn, zoals lopen of fietsen, dienen in mijn optiek zoveel mogelijk gestimuleerd te worden en daar horen goede voorzieningen bij"

"Dat stimuleert om te gaan lopen."

"Snel is niet belangrijk. Veiligheid voor voetgangers wel."

"Voetgangers komen te veel gevaarlijke punten tegen, dus meer aandacht"

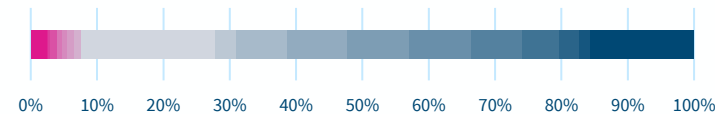
"Als er een stoep is kan men er op lopen toch."

"Iedereen is wel eens een voetganger"

"Goed is goed genoeg, als het maar veilig is."

"Denk vanuit voetgangers fietser en niet vanuit de auto. De auto is niet heilig."

"we hebben een betere infrastructuur nodig voor voetgangers"



Figuur 3.13. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Ruimte voor voetgangers(veiligheid) is (ruim) voldoende nu ★

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Het is belangrijk dat er genoeg ruimte is voor voetgangers(veiligheid) ★★

Dan gaan mensen meer lopen, dat is goed ★★

Met name veiligheid van voetgangers is belangrijk ★★

Stimuleren van lopen zorgt voor minder korte autoritten, dat is goed ★★

Voetgangersveiligheid is nu niet op orde ★

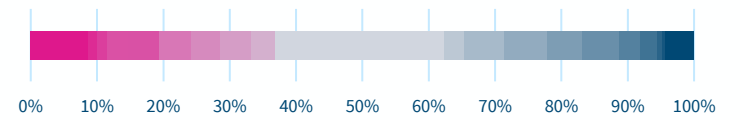
Goede voetpaden zijn goed voor de leefbaarheid van een buurt ★

Verder genoemd:

- Er is behoefte aan meer ruimte voor voetgangers(veiligheid), met name in de toekomst

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de orde grootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer





Uitwerking: 'Mensen kunnen hun auto dichtbij hun huis parkeren'

"als bewoner mag je toch verwachten dat je je auto voor de deur kunt parkeren. het reeds aangekondigde plan vwb uitbreiding blauwe zone is prima. desnoods wordt de prijs vd parkeervergunning iets verhoogd."

"liever een goede grootschalige parkeeroplossing in gebouwde voorziening dan lukraak op straat parkeren"

"Ik ben bewoner. Belangrijk om de auto dichtbij te hebben."

"Auto's kosten veel ruimte, en die is er niet. Daarom zouden de gemeenten vervoer met auto's moeten ontmoedigen."

"Er is al een veel te hoge parkeerdruk in Cromvliet. Er kunnen geen auto's meer bij."

"Voor mensen die slecht ter been zijn een parkeerplaats dichtbij. Verder kan een parkeerplek best wat verder weg liggen."

"s Avonds laat wil ik graag zo min mogelijk alleen over straat (veiligheid) en ook met bijvoorbeeld zware boodschappen wil je niet te ver hoeven lopen."

Figuur 3.14. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Maak 'mobiliteitshubs' (parkeerplaatsen of -garages) buiten de woonwijken ★★

Autogebruik (in wijken) moet ontmoedigd worden ★

Geen prioriteit, maar een bepaalde hoeveelheid autoparkeren is wel belangrijk ★

Verder genoemd:

- Het is niet realistisch om steeds meer parkeerplekken in dit stedelijk gebied te hebben
- Autoparkeren dichtbij huis is niet of minder belangrijk

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Een parkeerplek dichtbij huis is een basisbehoefte, dat moet altijd beschikbaar zijn ★★

Parkeerplekken dichtbij huizen zijn belangrijk ★

Te weinig parkeerplekken dichtbij huizen maakt een wijk minder leefbaar en onveilig ★

Er is behoefte aan meer parkeerplekken dichtbij huizen, er zijn er nu te weinig van ★

Verder genoemd:

- Parkeerplekken dichtbij huizen zijn met name nodig voor mensen die oud en/of slecht ter been zijn

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de ordegrrootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



Uitwerking: ‘Er zijn plekken in de wijk met genoeg deelauto's en deelfietsen’

"Het is prettig als er op enkele plekken deelauto's zijn, maar ik vind dat deelfietsen en scooters veel overlast veroorzaken. Het maakt het straatbeeld erg rommelig."

"Handig toch? Zo min mogelijk geparkeerde auto's. En deelfietsen zijn top!"

"Ik weet niet of deelauto's en deelfietsen een oplossing zijn. Eigen fiets oké."

"Ov is beschikbaar. Weinig gebruik van deelfietsen/scooters in dit gebied."

"Delen van fiets of auto's bespaart milieu"

"Lijkt mij een goede oplossing van deze tijd. Kunnen inwoners alle kanten op."

"Niet het idee dat ze veel gebruikt worden. Wel iets faciliteren voor mensen zonder auto"

"Dat zou wel handig zijn, i.c.m. niet iedereen een eigen auto voor de deur."

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

Figuur 3.15. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Deelmobiliteit is niet nodig of belangrijk, er is geen behoefte aan ★★

Deelmobiliteit is niet heel belangrijk, maar er moet wel een minimale hoeveelheid van (een vorm van) deelmobiliteit zijn ★

Deelmobiliteit heeft geen toekomst ★

Deelmobiliteit geeft overlast, maakt de openbare ruimte rommelig ★

Deelauto's nemen extra parkeerplekken in, dat is niet goed ★

Verder genoemd:

- Andere doelen zijn belangrijker
- Deelmobiliteit is niet of minder nodig als het ov beter wordt

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Meer deelmobiliteit betekent minder privéauto's, dat is goed ★★

Deelmobiliteit neemt minder ruimte (met name parkeerplekken) in dan privéauto's ★

Er is behoefte aan deelmobiliteit ★

Deelmobiliteit is fijn en goed ★

Deelmobiliteit is duurzaam ★

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de orde grootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



Uitwerking: 'Automobilisten kunnen snel en veilig hun bestemming bereiken'

"Doel dient te zijn om de leefomgeving en het gebruik van ov en fietsen te verbeteren, niet om de autodoorstroom te stimuleren."

"Als doorgaande routes worden afgesloten en auto's moeten omrijden kost dat tijd, ergernis en brandstof."

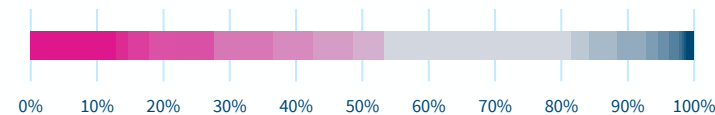
"Het moet uiteraard veilig kunnen maar snel???"

"Veel automobilisten in dit gebied. Doorstroom bevorderen."

"Beter om OV en fietsen te stimuleren."

"Mensen moeten worden aangemoedigd andere vervoermiddelen te gebruiken dan de auto"

"Ja de auto is nog steeds nummer 1 vervoer voor veel mensen"



Figuur 3.16. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Andere doelen zijn belangrijker

★★

Snelheid van auto's is niet of minder belangrijk, veiligheid wel

★

Autogebruik en/of -bezit moet ontmoedigd worden

★

Verder genoemd:

- Het is juist veiliger als auto's minder snel rijden
- Minder ruimte voor auto's maakt buurten leefbaarder
- Ruimte voor auto's is niet of minder belangrijk

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Goede en veilige bereikbaarheid voor auto's is belangrijk

★

Er is behoefte aan betere en/of veiligere bereikbaarheid voor auto's, die is nu niet op orde

★

De Vlietlijn mag er niet voor zorgen dat de veiligheid en/of bereikbaarheid van auto's minder wordt

★

Verder genoemd:

- Er moet vooral niet minder (veilige) bereikbaarheid zijn voor auto's

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de orde grootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



Uitwerking: ‘Extra voorkomen dat bewoners en ondernemers overlast hebben van de tram’

"Uit ervaring vind ik dat een tram weinig overlast veroorzaakt. De oversteken voor voetgangers en fietsers/auto's, voorzien van optische- en geluidssignalen, deze dienen zo beperkt mogelijk ingezet te worden. Wel zij opgemerkt dat de geluidssignalen soms langdurig door blijven functioneren, terwijl de tram al lang gepasseerd is."

"Een tram hoor je nou eenmaal. Dan ga je maar in een hutje op de hei wonen als je geen geluid wil horen."

"OV moet ook voor de omwonenden prettig zijn"

"De wet stelt hier prima voorschriften in."

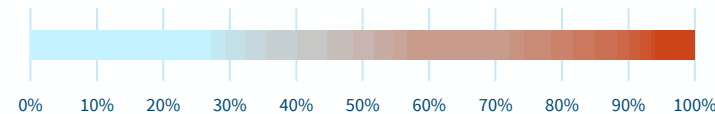
"Niet te veel gelegen laten liggen aan het nimby gedrag van omwonende."

"Het voorkomen van geluidsoverlast en trillingen is belangrijk"

"Enige overlast zal er zijn, maar er zijn ook veel voordelen als de tram eenmaal rijdt. De overlast dient wel zoveel als mogelijk is beperkt te worden"

"Minder overlast, betekent hogere acceptatie"

"We zitten hier niet op te wachten. Als dit wordt opgelegd dan de overlast beperken."



Figuur 3.17. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om te kiezen voor doen wat van de wet moet

De Vlietlijn is belangrijk en fijn, de overlast is minder erg vergeleken met de baten ★★

De wettelijke normen volstaan ★

(Tram)overlast hoort bij wonen in druk stedelijk gebied ★

Niet overtuigd dat De Vlietlijn voor veel overlast zal zorgen ★

Verder genoemd:

- Een beetje extra rekening houden met overlast zou goed zijn, maar heel veel hoeft niet

Genoemde argumenten om te kiezen voor zoveel mogelijk doen

Het tegengaan van overlast is belangrijk voor de leefbaarheid van het gebied ★

Er zou sowieso geen tram moeten komen, dus er zou al helemaal geen overlast moeten zijn ★

Het tegengaan van overlast is belangrijk ★

Het tegengaan van overlast is belangrijk voor het draagvlak van de tram onder omwonenden ★

Omwonenden zouden geen overlast moeten hebben van een nieuwe tram, dat is een principekwestie ★

Verder genoemd:

- Er zijn goede manieren om de overlast te beperken, doe dat dan ook
- Er is nu al (veel) overlast in het gebied, er zou niet nog meer overlast bij moeten komen

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de orde grootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



Uitwerking: 'Mensen kunnen hun auto dichtbij winkels, horeca en werkplekken parkeren'

"Dit is voor mij als inwoner van leidschendam voorburg minder interessant. Ik heb zie liever een groene buurt om de hoek dan 1 met veel auto's overal geparkeerd. Parkeergarages lijkt mij een goede oplossing."

"is gewoon nodig (de economie gaat niet over het fietspad)"

"Ik heb liever minder auto's om de omgeving dan meer"

"Lopen en fietsen is gezonder dan auto rijden"

"Mensen moeten gestimuleerd worden met de fiets of lopend naar winkels te gaan, of met OV."

"Openbaar vervoer meer aandacht, parkeren minder."

"Mensen blijven hun auto gebruiken, ontmoediging gaat al snel als pesterij voelen"

"Een laatste stukje lopen vind ik niet erg. Bovendien maakt minder auto's het aanzicht mooier."

"Horeca winkels en werkplekken moet goed met ov of fiets bereikbaar zijn, er zijn voldoende mogelijkheden voor als de vlietlijn komt"

0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

Figuur 3.18. Argumenten van deelnemers om meer of minder aandacht te geven

Meer sterretjes is vaker genoemd*

Genoemde argumenten om hier minder aandacht aan te geven

Het zou beter zijn als men lopend, fietsend of met het ov naar winkels, horeca en werkplekken zou gaan

★★★

Veel parkeerplekken dichtbij winkels, horeca en werkplekken zijn niet nodig of belangrijk, er is geen behoefte aan

★

Centrale parkeerplekken zijn beter dan door een heel gebied

★

Andere doelen zijn belangrijker

★

Het zou beter zijn als er minder auto's zouden zijn

★

Verder genoemd:

- Winkels en horeca hebben geen baat bij veel parkeerplekken in het gebied

Genoemde argumenten om hier meer aandacht aan te geven

Het is belangrijk voor de lokale economie dat winkels, horeca en werkplekken goed bereikbaar blijven

★

Het zou vervelend zijn als winkels, horeca en werkplekken niet goed met de auto te bereiken zijn

★

Verder genoemd:

- Een beetje parkeergelegenheid dichtbij winkels, horeca en werkplekken is noodzakelijk, maar meer hoeft niet

* Het aantal sterren geeft een indicatie van de orde grootte van de argumentencategorie binnen de geanalyseerde, willekeurig geselecteerde sample. 1 ster = 5% van de geanalyseerde motivaties of meer, 2 sterren = 10% van de geanalyseerde motivaties of meer, 3 sterren = 20% van de geanalyseerde motivaties of meer



3D

**Extra vragen over
voorrang in het gebied**

Inwoners zouden met name voetgangers en fietsers voorrang geven op kruispunten

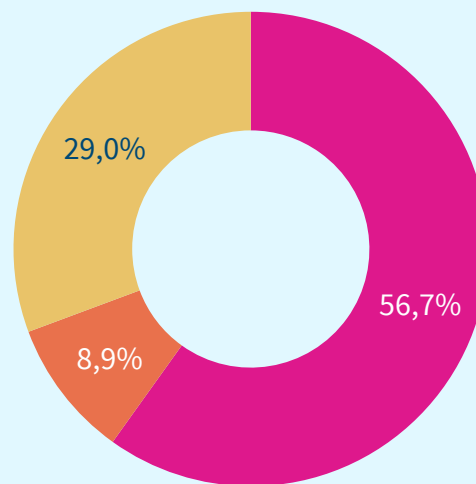
Deelnemers werd gevraagd of ze vinden dat voetgangers en fietsers, gemotoriseerd vervoer (auto's, vrachtwagens, busjes en motoren) of bussen en trams meestal voorrang zouden moeten krijgen op kruispunten.

Van alle inwoners van de drie gemeenten vindt een kleine meerderheid (56,7%) dat voetgangers en fietsers meestal voorrang zouden moeten krijgen. Het vervoersmiddel waarvan, na voetgangers en fietsers, de meeste inwoners (29,0%) vinden dat het meestal voorrang zou moeten krijgen zijn bussen en trams.

Figuur 3.19. Percentage dat voorrang zou geven

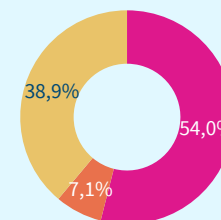
Op verschillende kruispunten en bij rotondes moeten er in de toekomst keuzes worden gemaakt over wie er voorrang moet krijgen.

Gesloten versie, alle deelnemers (n=1.646)

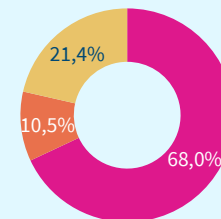


- Voetgangers en fietsers moeten meestal voorrang krijgen op de kruispunten
- Auto's, vrachtwagens, busjes en motoren moeten meestal voorrang krijgen op de kruispunten
- Bussen en trams moeten meestal voorrang krijgen op de kruispunten

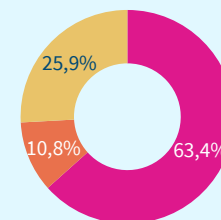
Den Haag, rondom De Vlietlijn (n=263)



Leidschendam-Voorburg, rondom De Vlietlijn (n=275)



Rijswijk, rondom De Vlietlijn (n=301)



Inwoners zouden met name meer ruimte willen geven aan fietsers en voetgangers dan aan auto's

Aan deelnemers werd de vraag gesteld of fietsers of automobilisten meer ruimte zouden moeten krijgen en of voetgangers of automobilisten meer ruimte zouden moeten krijgen.

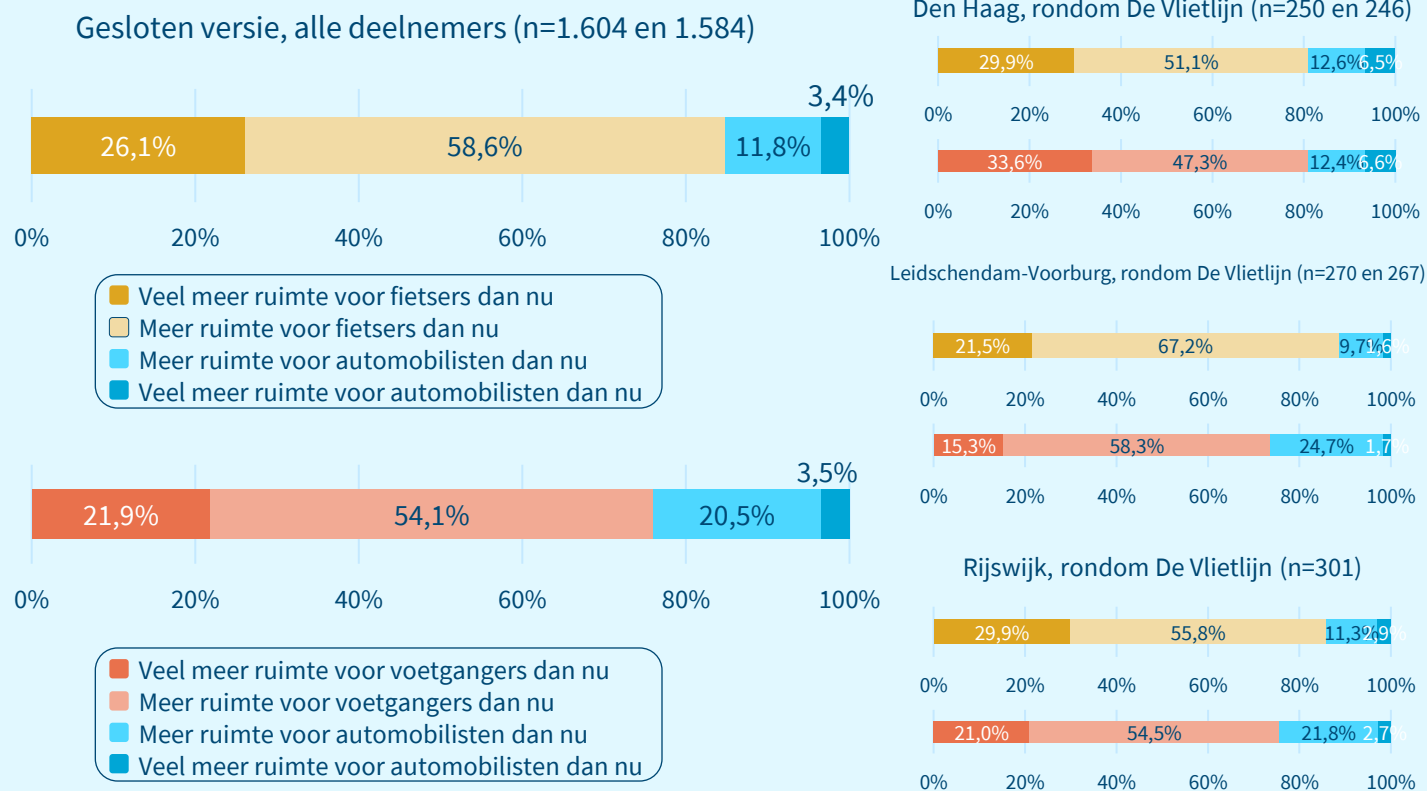
Met name fietsers zouden volgens inwoners (veel) meer ruimte moeten krijgen dan nu, vergeleken met auto's: 84,7% koos voor (veel) meer ruimte voor fietsers.

Ook voetgangers zouden volgens inwoners (veel) meer ruimte moeten krijgen dan nu in vergelijking met auto's, maar in iets mindere mate dan fietsers: 76,0% koos voor (veel) meer ruimte voor voetgangers.

Figuur 3.20. Percentage dat een bepaalde inzet kiest

In het gebied moeten er keuzes worden gemaakt over hoeveel ruimte er wordt gegeven aan auto's, voetgangers, fietsers en in het openbaar vervoer.

Als er echt keuzes gemaakt moeten worden, aan wie moet dan vooral ruimte worden gegeven in het gebied?



Parkeerplaatsen zouden van inwoners eerder moeten wijken dan bomen, ten behoeve van de verkeersveiligheid

Deelnemers werd de vraag gesteld of er parkeerplaatsen en/of bomen weggehaald zouden mogen worden als dat de verkeersveiligheid verbetert.

De grootste minderheid (42,9%) van alle deelnemers vindt dat er alleen parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de gebieden rondom De Vlietlijn in alle drie de gemeenten is die groep ongeveer even groot.

Een kleinere groep van zo'n een op de tien deelnemers (10,6%) vindt dat er geen parkeerplaatsen, maar wel bomen weggehaald zouden mogen worden als dat de verkeersveiligheid verbetert.

Zo'n een op de vijf inwoners (19,7%) vindt dat beide, parkeerplaatsen en bomen, zouden weggehaald mogen worden als dat de verkeersveiligheid verbetert.

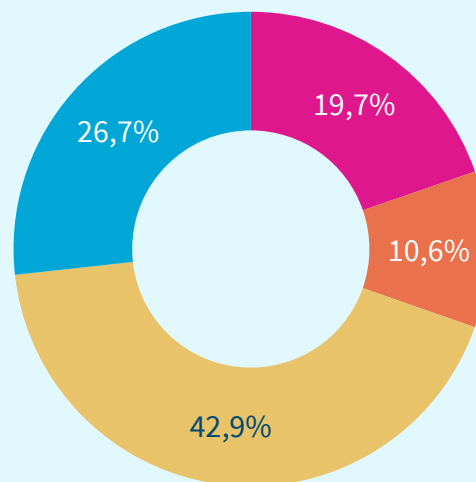
Zo'n een op de vier deelnemers (26,7%) vindt dat er zowel geen bomen, als geen parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In Leidschendam-Voorburg, rondom De Vlietlijn, is die groep groter (34,1%).

Op de twee pagina's hierna analyseren we hoe groot de groepen zijn die vinden dat bomen *of* parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Figuur 3.21. Percentage dat voorrang zou geven

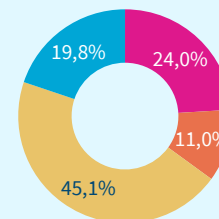
Op een aantal plekken in het gebied kunnen we ervoor zorgen dat verschillende verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, automobilisten en bestuurders van trams en bussen) elkaar beter kunnen zien. Daardoor kunnen ze beter op elkaar reageren en neemt de verkeersveiligheid toe. Dit kan bijvoorbeeld door parkeerplaatsen of bomen weg te halen.

Gesloten versie, alle deelnemers (n=1.582)

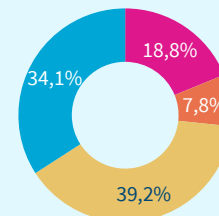


- De gemeenten mogen bomen en parkeerplaatsen weghalen als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert
- De gemeenten mogen bomen weghalen als dat ervoor zorgt als dat de verkeersveiligheid verbetert
- De gemeenten mogen parkeerplaatsen weghalen als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert
- De gemeenten mogen geen bomen en parkeerplaatsen weghalen om de verkeersveiligheid te verbeteren

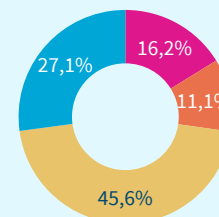
Den Haag, rondom De Vlietlijn (n=246)



Leidschendam-Voorburg, rondom De Vlietlijn (n=265)



Rijswijk, rondom De Vlietlijn (n=292)



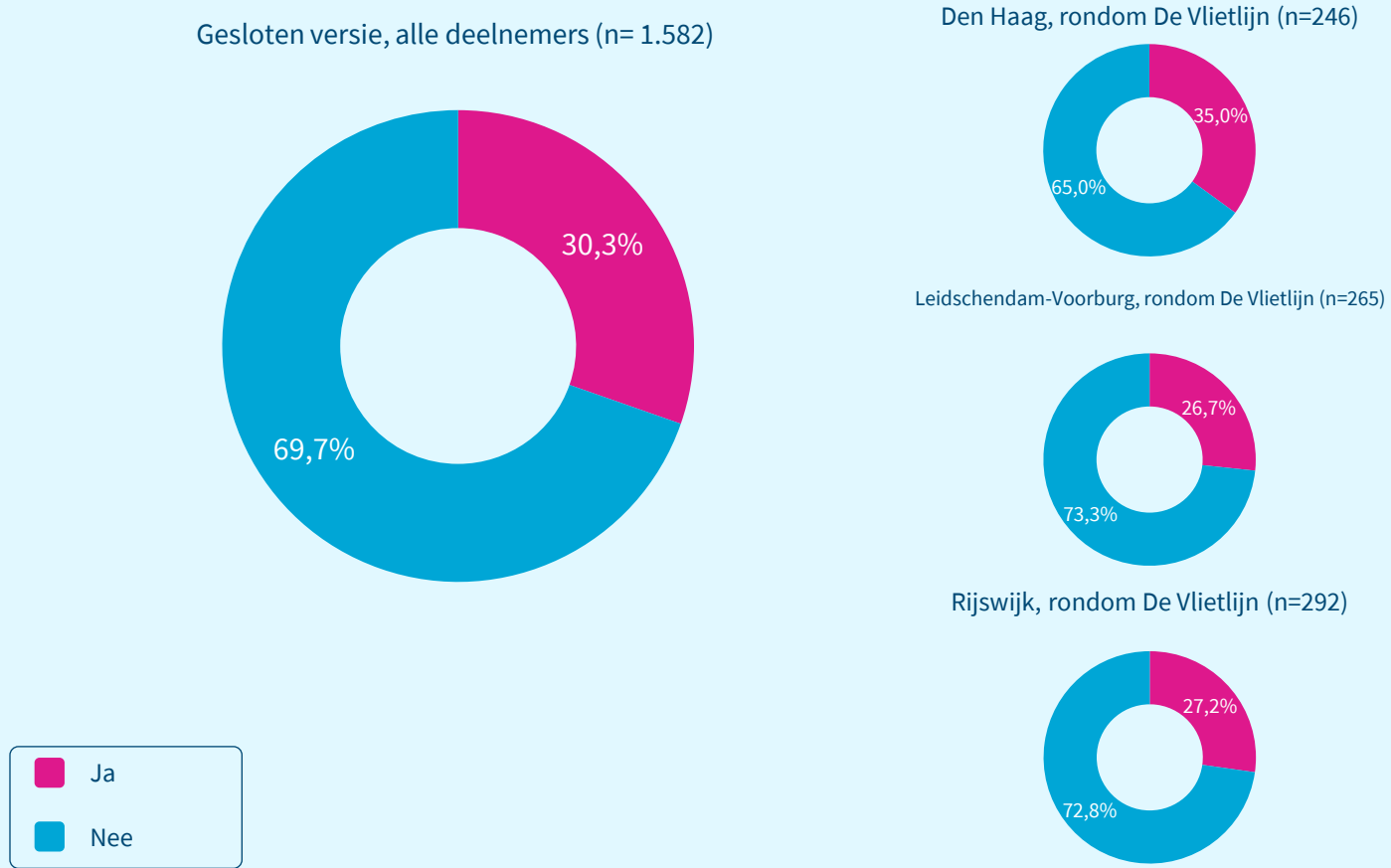
Een meerderheid van de inwoners vindt dat er geen bomen weggehaald zouden mogen worden ten behoeve van verkeersveiligheid

In het figuur hiernaast is weergegeven hoeveel inwoners vinden dat er of bomen weggehaald zouden mogen worden als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert, of dat er bomen en parkeerplaatsen allebei zouden mogen worden weggehaald ('Ja' in de grafieken hiernaast). Samengevoegd in 'Nee' in de grafiek hiernaast is de hoeveelheid inwoners dat vindt dat er alleen parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen en de hoeveelheid inwoners dat vindt dat er zowel geen bomen als geen parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden als dat de verkeersveiligheid verbetert.

De meeste inwoners (69,7%) vinden dat er geen bomen weggehaald zouden mogen worden als dat de veiligheid verbetert.

Figuur 3.22. Percentage dat het acceptabel vindt om bomen weg te halen t.b.v. verkeersveiligheid

“De gemeenten mogen bomen weghalen als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert.”



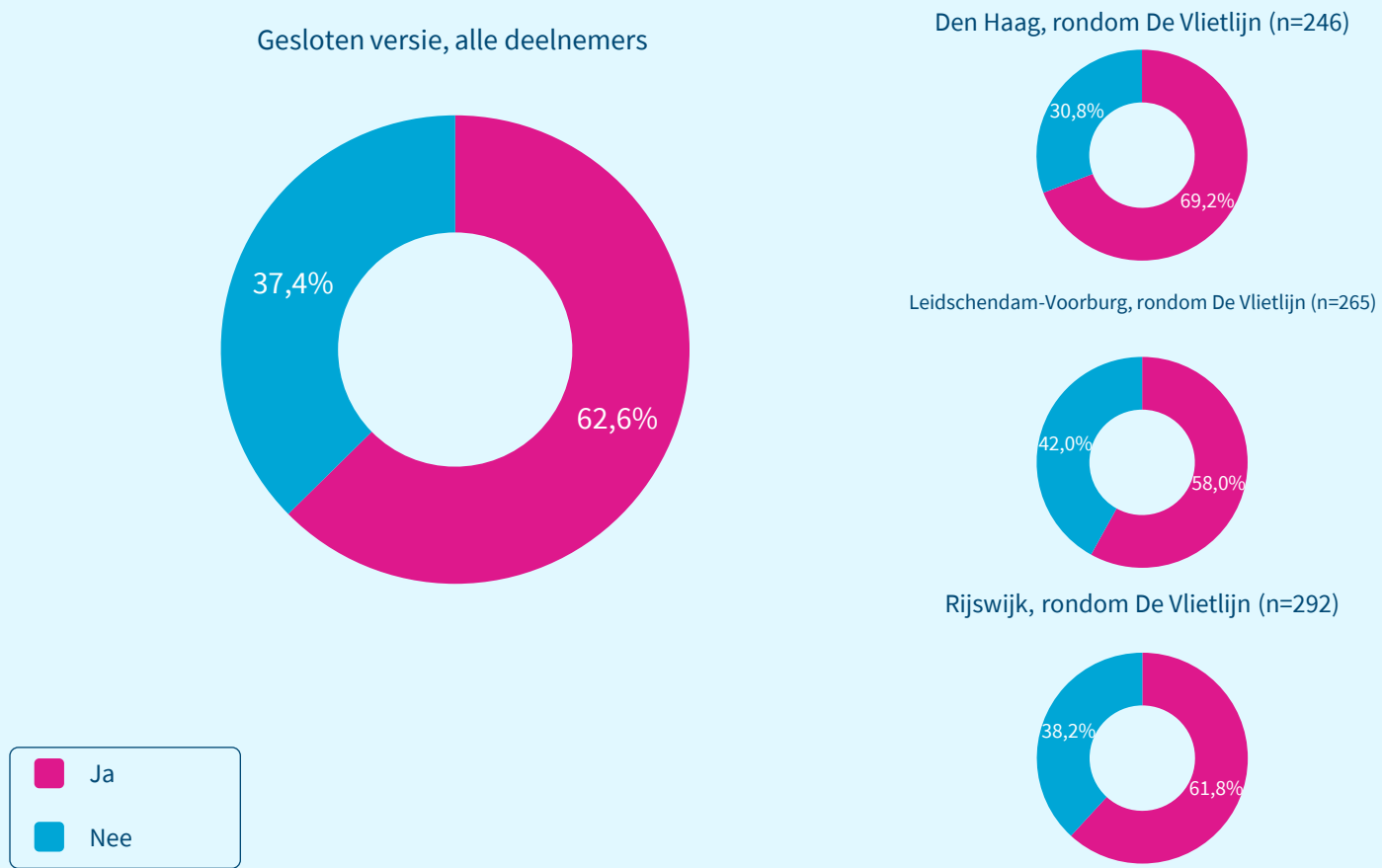
De meeste inwoners vinden dat er parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden ten behoeve van verkeersveiligheid

In het figuur hiernaast is weergegeven hoeveel inwoners vinden dat er of parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert, of dat er parkeerplaatsen en bomen allebei zouden mogen worden weggehaald ('Ja' in de grafieken hiernaast). Samengevoegd in 'Nee' in de grafiek hiernaast is de hoeveelheid inwoners dat vindt dat er alleen parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen en de hoeveelheid inwoners dat vindt dat er zowel geen parkeerplaatsen als geen bomen weggehaald zouden mogen worden als dat de verkeersveiligheid verbetert.

Een meerderheid (62,5%) vindt dat parkeerplaatsen weggehaald zouden mogen worden als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert. In Den Haag, rondom De Vlietlijn, is deze groep groter (69,2%), in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, rondom De Vlietlijn, is die kleiner (58,0% en 61,8%).

Figuur 3.22. Percentage dat het acceptabel vindt om parkeerplaatsen weg te halen t.b.v. verkeersveiligheid

“De gemeenten mogen parkeerplaatsen weghalen als dat ervoor zorgt dat de verkeersveiligheid verbetert.”



**Hoofresultaten****4****Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst****3A****Houding ten opzichte van het doel****3B****Houding ten opzichte van Plan 1****3C****Houding ten opzichte van Plan 2****1****Aanleiding, globale
opzet en respons****2****Aanleg van De Vlietlijn****3****Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen****4****Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst****5****Over de vragenlijst****6****Methodologie**

4A

Houding ten opzichte van het doel

1

Aanleiding, globale
opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen

4

Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

De eerste vraag over de plannen om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden was of deelnemers het nemen van maatregelen een goed idee vinden

- *Drie doelen:*
 1. Inzicht krijgen in welke mate deelnemers het een goed dan wel slecht idee vinden dat er maatregelen worden genomen om (in de toekomst) doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden.
 2. Onderzoeken van welke voorwaarden het afhangt of deelnemers het een goed of slecht idee vinden dat er maatregelen worden genomen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke.
 3. Deelnemers die het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke een slecht idee vinden de kans geven om hun mening te geven.
- *De vraag.* Deelnemers konden lezen wat het idee van de gemeenten is. Ze konden aangeven in hoeverre ze dit een goed idee vonden, of dat dit afhankelijk was van voorwaarden. Vervolgens konden ze hun antwoord toelichten.

Figuur 4.1. De eerste vraag over de maatregelen t.b.v het tegengaan van verkeersdrukke

Wat vind je van verschillende plannen om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden?

We willen je een aantal vragen stellen over verschillende plannen om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden.

Doen we niets? Dan is het in de toekomst veel te druk op de wegen rondom de Binckhorst. Experts hebben uitgerekend dat verschillende kruispunten dan helemaal vastlopen. De gemeenten willen daarom in de toekomst maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat er minder doorgaand verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk komt. Zo wordt het verkeer in Voorburg en Rijswijk veiliger. En is het minder druk op de wegen.

Vind je het een goed idee dat de gemeenten maatregelen nemen zodat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk? ★ (1/3)

- ☐ Ja
- ☐ Ja, alleen onder voorwaarden (onder de vraag vind je een lijst van voorwaarden waar je aan kunt denken)
- ☐ Geen goed idee, geen slecht idee
- ☐ Nee
- ☐ Weet ik niet / Zeg ik liever niet

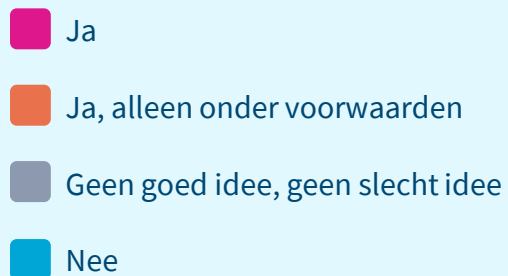
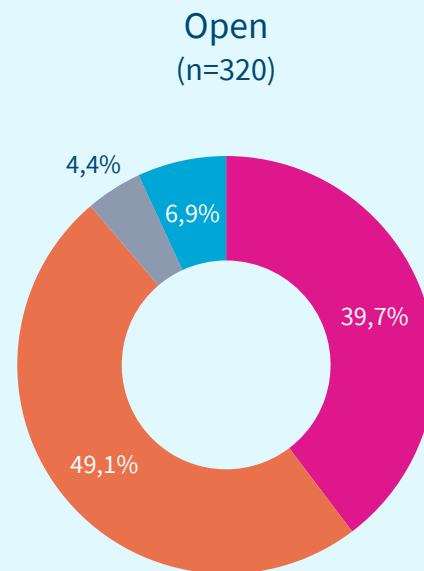
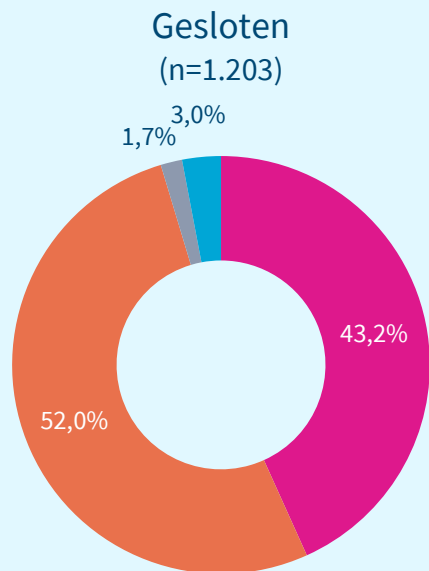
Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen.* (2/3)

☐ Dat het verkeer minder druk wordt



Figuur 4.2. Houding van deelnemers ten opzichte van het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke in Voorburg en Rijswijk

Vind je het een goed idee dat de gemeenten maatregelen nemen zodat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk?



De meeste deelnemers zijn onder voorwaarden of onvoorwaardelijk voorstander van het nemen van maatregelen t.b.v. het terugdringen van verkeersdrukke

De inwoners van de drie gemeenten zijn in krappe meerderheid (52,0%) onder voorwaarden voorstander van het nemen van maatregelen om ervoor te zorgen dat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk. Een grote minderheid (43,2%) is onvoorwaardelijk voorstander van het nemen van maatregelen.

Onder deelnemers van de open versie zien we ook grote groepen deelnemers die onder voorwaarden of onvoorwaardelijk voor zijn (respectievelijk 49,1% en 39,7%), maar de groep die tegen het nemen van maatregelen is is groter (6,9%), net zoals de groep die het nemen van maatregelen geen goed en geen slecht idee vindt (4,4%).

Op de volgende pagina's wordt uitgewerkt welke voorwaarden deelnemers stellen en wat inwoners uit de verschillende gemeenten en deelgebieden vinden van het nemen van maatregelen om verkeersdrukke tegen te gaan.



Deelnemers stellen verschillende voorwaarden, met name op gebied van groen en bereikbaarheid

De deelnemers die onder voorwaarden voorstander zijn van het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke stellen veel voorwaarden. De meeste geformuleerde voorwaarden zijn gekozen door meer dan de helft van de deelnemers.

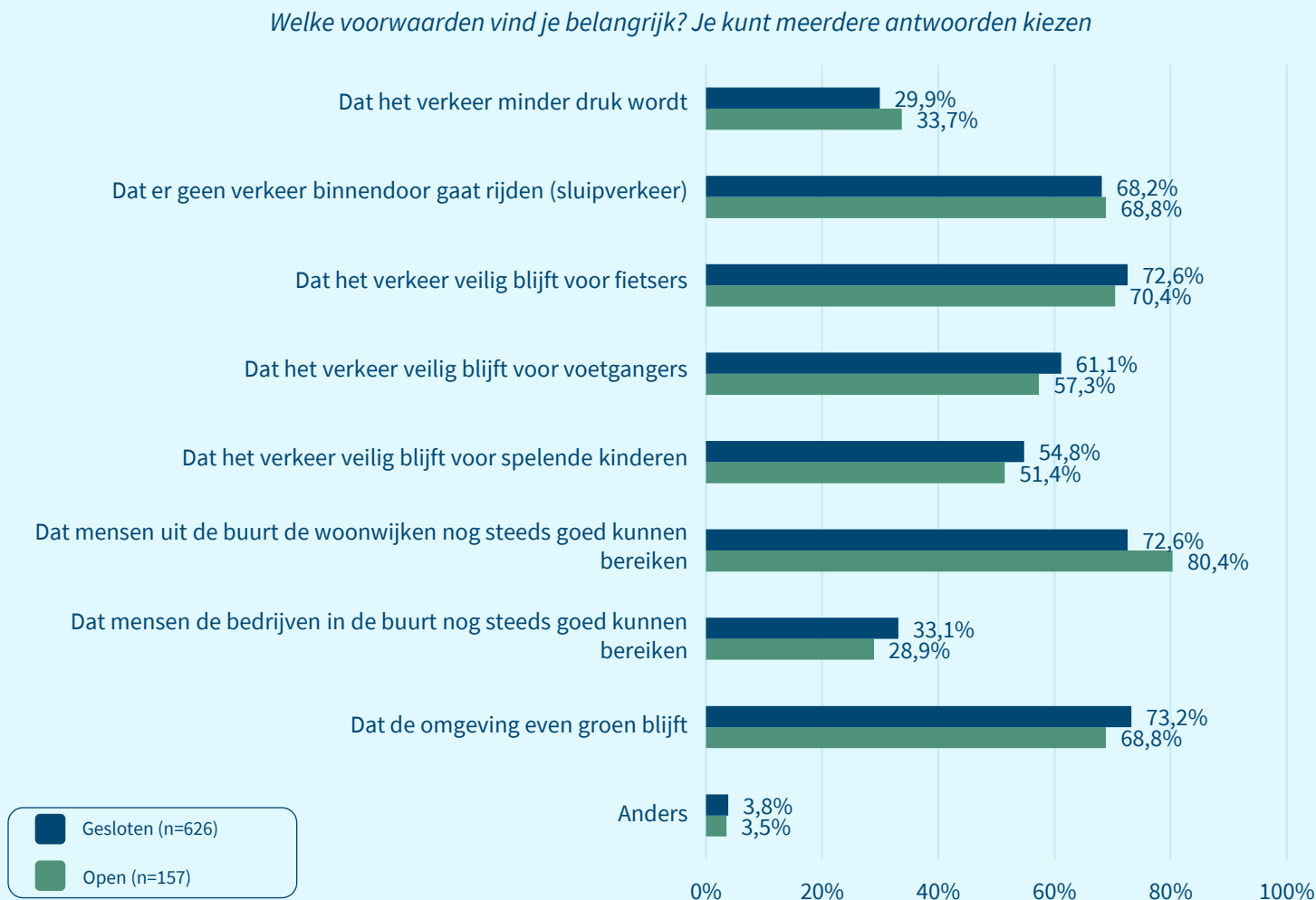
De meest gekozen voorwaarden zijn *Dat de omgeving even groen blijft* en *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*, maar ook de doelen *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers*, *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden*, *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers* en *Dat het verkeer veilig blijft voor spelende kinderen* wordt door meer dan de helft van de deelnemers gekozen.

De voorwaarden *Dat het verkeer minder druk wordt* en *Dat mensen de bedrijven in de buurt nog steeds goed kunnen bereiken* worden door een minderheid van de deelnemers gekozen.

Er is weinig verschil tussen de voorwaarden die deelnemers van de gesloten en open versie stellen.

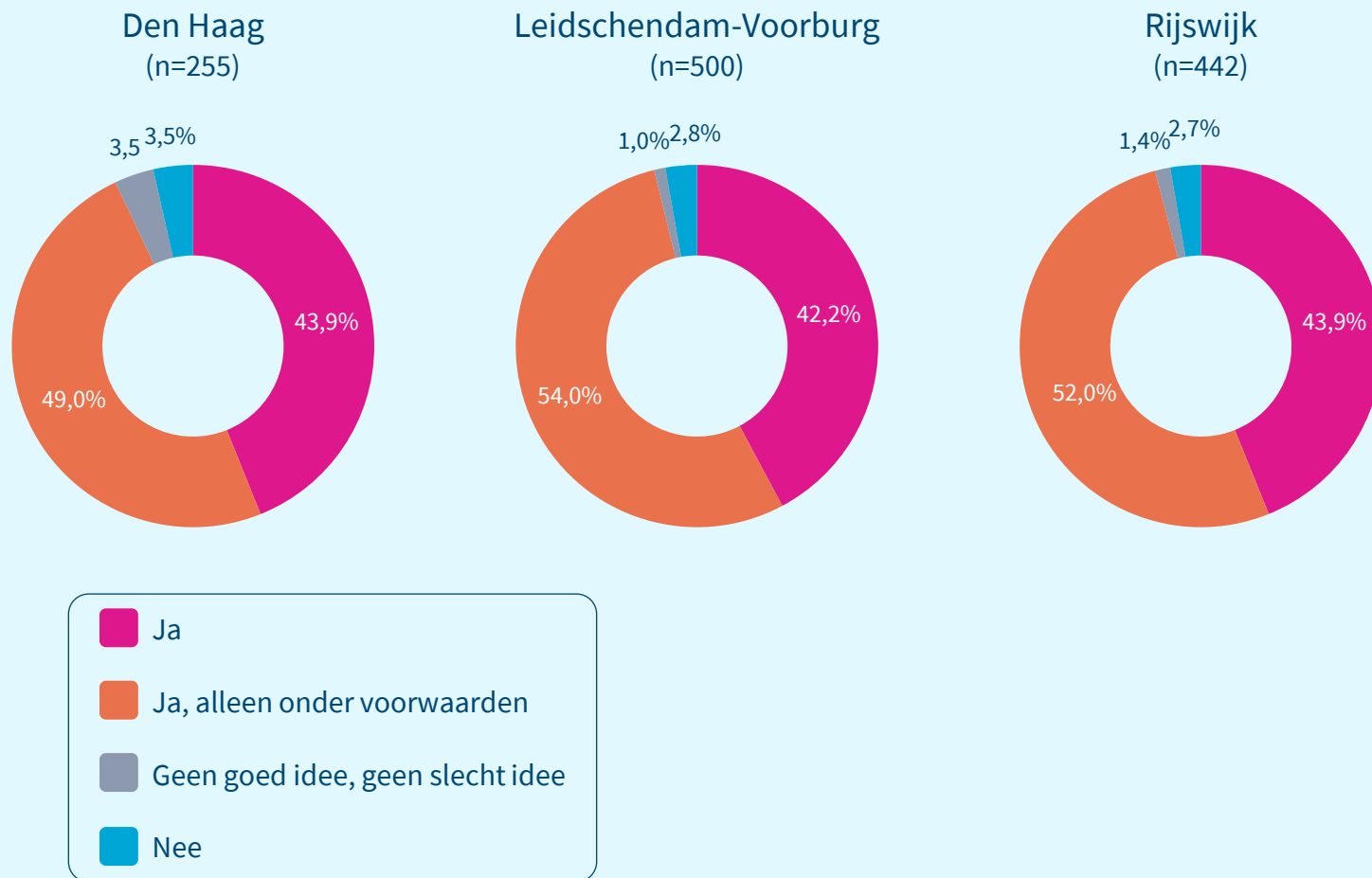
De voorwaarden die deelnemers noemen bij 'Anders' lopen erg uiteen of hebben te maken met de voorwaarden die al geformuleerd waren, er blijkt niet een andere breed-gedragen voorwaarde uit.

Figuur 4.3. Voorwaarden die inwoners stellen aan het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke – alle deelnemers



Figuur 4.4. Houding van deelnemers ten opzichte van het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdruk
Gesloten versie

Vind je het een goed idee dat de gemeenten maatregelen nemen zodat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk?



In alle drie de gemeenten is de meerderheid voor het nemen van maatregelen om verkeersdruk te beperken, met name als er aan verschillende voorwaarden wordt voldaan

Deelnemers werd de vraag gesteld of ze het een goed idee vinden als de gemeenten maatregelen nemen zodat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk. In het figuur hiernaast is weergegeven in hoeverre inwoners dit een goed idee vinden, per gemeente.

In alle drie de gemeenten vindt een grote groep inwoners, een krappe meerderheid of bijna een meerderheid (49,0% tot 54,0%) het een goed idee onder voorwaarden. Daarnaast vindt een grote minderheid (42,2% of 43,9%) het plan om maatregelen te nemen om de verkeersdruk in Voorburg en Rijswijk te beperken onvoorwaardelijk een goed idee.

Op de volgende pagina is uitgewerkt welke voorwaarden inwoners belangrijk vinden.

Vanaf [pagina 88](#) is uitgewerkt wat inwoners in de verschillende gebieden in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk vinden van de maatregelen om verkeersdruk te beperken.



Inwoners uit Den Haag vinden veel voorwaarden belangrijk, met name de bereikbaarheid van woonwijken

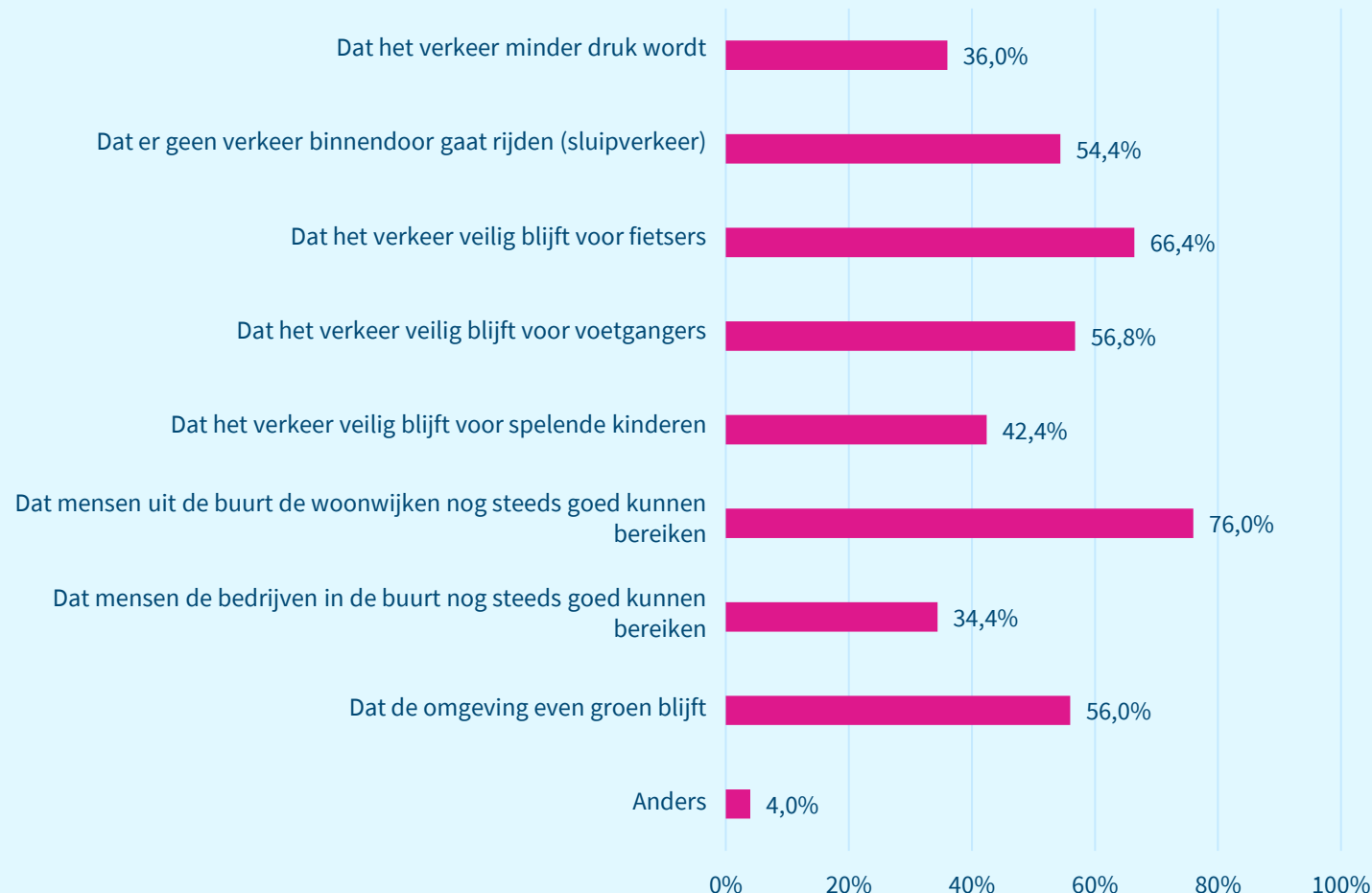
De deelnemers uit Den Haag die onder voorwaarden voorstander zijn van het nemen van maatregelen om in de toekomst verkeersdrukte in Rijswijk en Voorburg tegen te gaan stellen veel verschillende voorwaarden.

Deze deelnemers kiezen het meest voor de voorwaarde *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken* (76,0%), maar ook de voorwaarden *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers* (66,4%), *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers* (56,8%), *Dat de omgeving even groen blijft* (56,0%) en *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden* (54,4%) wordt door de meerderheid van deze deelnemers gekozen.

Figuur 4.5. Voorwaarden die inwoners stellen aan het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte

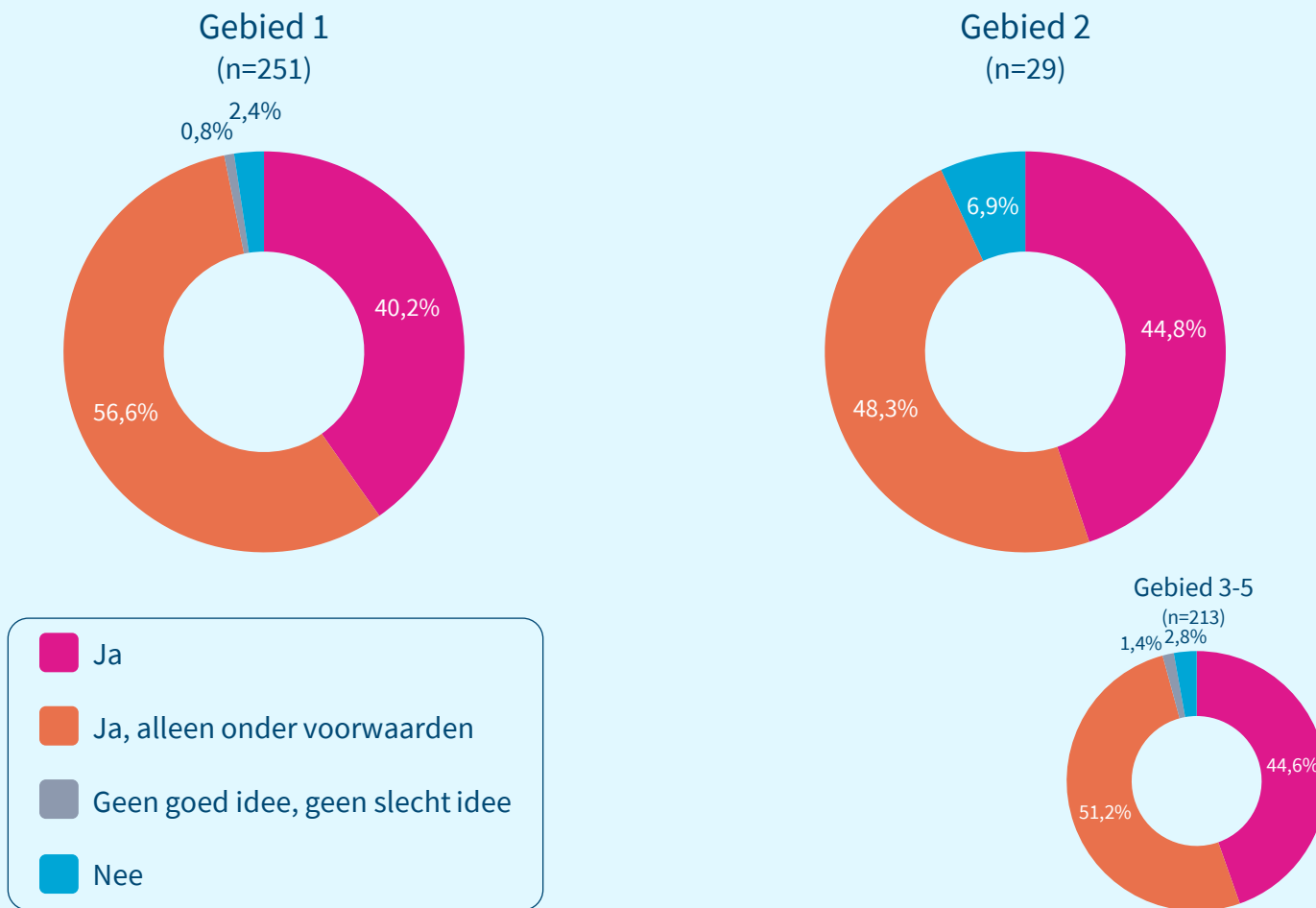
Gesloten versie, Den Haag rondom De Vlietlijn (n=125)

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 4.6. Houding van deelnemers ten opzichte van het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte

Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg



Inwoners van gebied 2 zijn in meerderheid onvoorwaardelijk voorstander van de maatregelen, inwoners uit gebied 1 stellen vooral voorwaarden

In het figuur hiernaast is weergegeven wat de inwoners uit de verschillende gebieden in Leidschendam-Voorburg vinden van maatregelen om verkeersdrukte in Voorburg en Rijswijk tegen te gaan.

In zowel beide gebieden rondom De Vlietlijn als de andere gebieden (gebied 3-5) zijn maar weinig inwoners (2,4% tot 6,9%) tegen het nemen van maatregelen om de verkeersdrukte tegen te gaan.

In gebied 1 is een krappe meerderheid (56,6%) onder voorwaarden voor het nemen van maatregelen, en een grote minderheid (40,2%) is onvoorwaardelijk voor.

In gebied 2 liggen de verhoudingen net anders, een krappe minderheid (48,3%) is daar onvoorwaardelijk voorstander van maatregelen om verkeersdrukte te beperken, een grote minderheid (44,4%) stelt daar extra voorwaarden aan.

Op de volgende pagina is uitgewerkt per gebied welke voorwaarden inwoners stellen.



In Leidschendam-Voorburg hecht gebied 1 vooral belang aan bereikbaarheid en groen, gebied 2 kiest met name voor fietsveiligheid

De deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die onder voorwaarden voorstander zijn van het nemen van maatregelen om in de toekomst verkeersdrukke in Rijswijk en Voorburg tegen te gaan stellen veel verschillende voorwaarden.

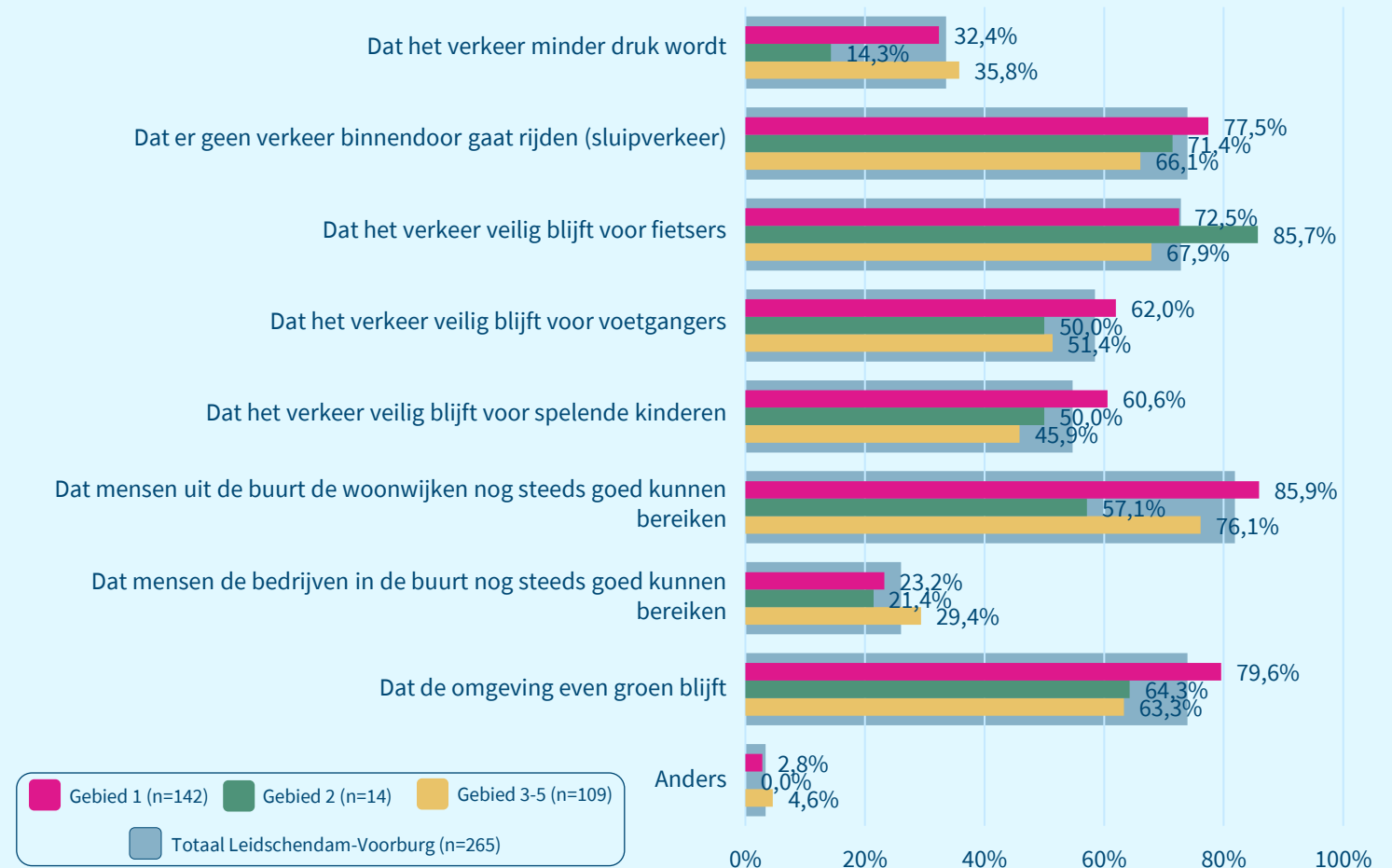
Er zitten verschillen tussen de verschillende gebieden in hoe vaak de verschillende voorwaarden worden gekozen. Maar deze verschillen zijn niet groot.

Verder valt op dat deelnemers in gebied 1 de voorwaarden *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken* (85,9%) en *Dat de omgeving even groen blijft* (79,6%) veel kiezen. Deelnemers uit gebied 2 kozen juist relatief vaak voor de voorwaarde *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers* (85,7%).

Figuur 4.7. Voorwaarden die inwoners stellen aan het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke te beperken – Leidschendam-Voorburg

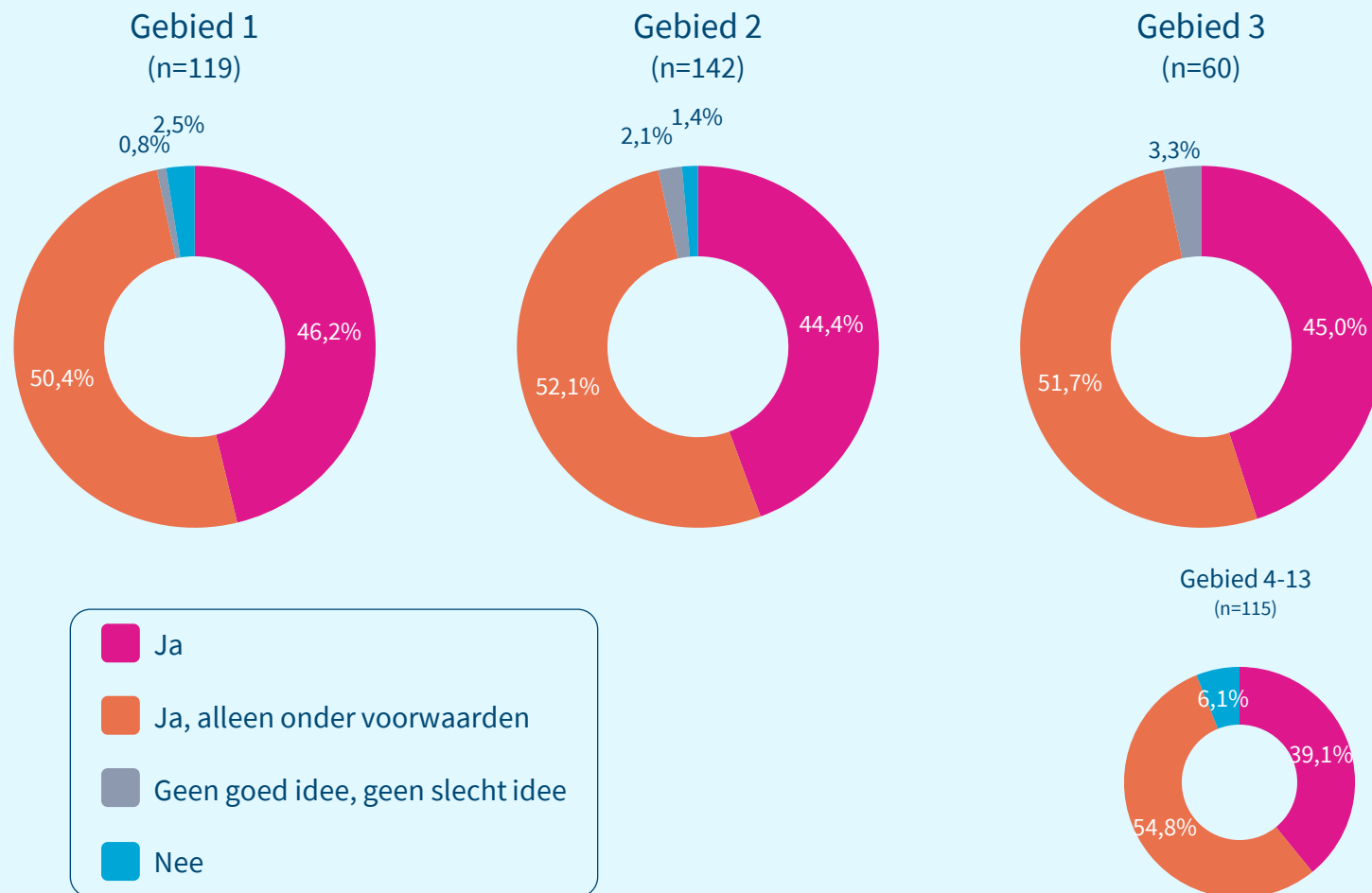
Gesloten versie

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 4.8. Houding van deelnemers ten opzichte van het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke

Gesloten versie, Rijswijk



Inwoners van de gebieden van Rijswijk stellen voornamelijk extra voorwaarden aan maatregelen om verkeersdrukke in Voorburg en Rijswijk te beperken

In het figuur hiernaast is weergegeven wat de inwoners uit de verschillende gebieden in Rijswijk vinden van maatregelen om verkeersdrukke in Voorburg en Rijswijk tegen te gaan.

In zowel de drie gebieden rondom De Vlietlijn als de andere gebieden (gebied 4-13) zijn maar weinig inwoners (0% tot 6,1%) tegen het nemen van maatregelen om de verkeersdrukke tegen te gaan.

In alle gebieden is de grootste groep inwoners voor maatregelen onder voorwaarden. In alle gebieden is dat een krappe meerderheid (50,4% tot 54,8%). Op de volgende pagina is uitgewerkt per gebied welke voorwaarden inwoners belangrijk vinden.

In alle drie de gebieden en in het gebied daarbuiten is ook een grote minderheid (39,1% tot 46,2%) onvoorwaardelijk voorstander van maatregelen om de verkeersdrukke in Voorburg en Rijswijk te beperken.



In Rijswijk stellen deelnemers veel verschillende voorwaarden aan het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdruk

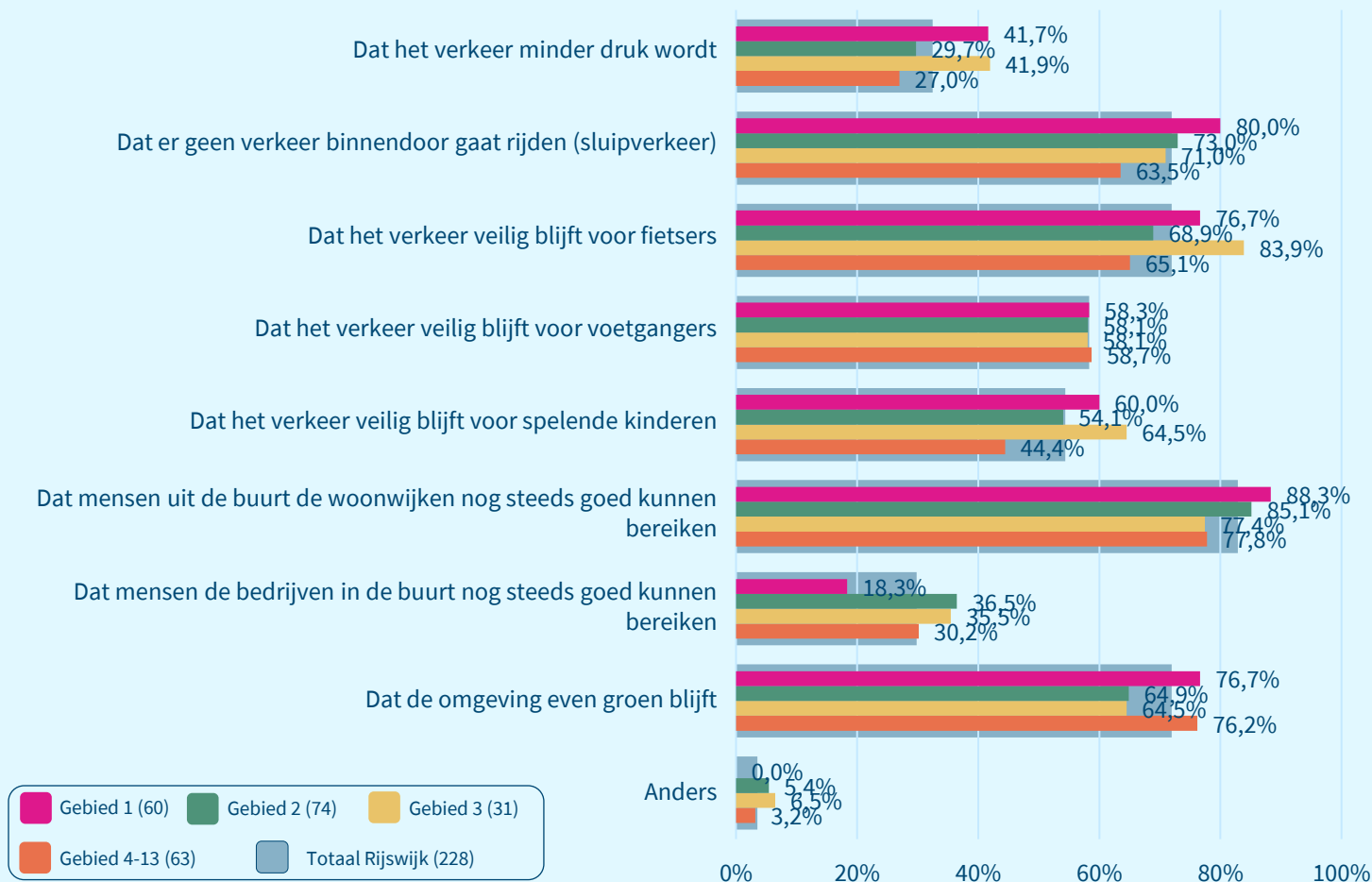
De deelnemers uit Rijswijk die onder voorwaarden voorstander zijn van het nemen van maatregelen om in de toekomst verkeersdruk in Rijswijk en Voorburg tegen te gaan stellen veel verschillende voorwaarden.

Er zitten verschillen tussen de verschillende gebieden in hoe vaak de verschillende voorwaarden worden gekozen, maar deze verschillen zijn klein.

Figuur 4.9. Voorwaarden die inwoners stellen aan het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdruk

Gesloten versie, Rijswijk

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



4B

Houding ten opzichte van Plan 1

1

Aanleiding, globale opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

4

Doorstroombeperkende maatregelen rondom de Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

Nadat deelnemers hun mening konden geven over het voornemen van de gemeenten om maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte konden deelnemers hun mening over twee concrete plannen van de gemeenten geven

- *Drie doelen:*
 1. Inzicht krijgen in welke mate deelnemers het een goed dan wel slecht idee vinden dat de maatregelen van Plan 1 worden genomen.
 2. Onderzoeken van welke voorwaarden het afhangt of deelnemers het een goed of slecht idee vinden dat de maatregelen van Plan 1 worden genomen.
- *Informatie:* Deelnemers kregen eerst informatie over wat de maatregelen van het plan zijn (zie figuur 4.10). Daarnaast kregen deelnemers de maatregelen en de verwachte gevolgen te zien op afbeeldingen (zie [de volgende pagina](#)).
- *De vraag.* Deelnemers konden daarna aangeven in hoeverre ze dit een goed idee vonden, of dat dit afhankelijk was van voorwaarden. Vervolgens konden ze hun antwoord toelichten.

Figuur 4.10. De informatie over Plan 1 in de online raadpleging

De gemeenten denken na over twee verschillende plannen om één of twee wegen af te sluiten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren. De brandweer, politie en ambulances mogen er wel altijd door. De gemeenten kunnen de plannen ook eerst testen voordat ze er een kiezen. Ze voeren een plan dan een aantal maanden in. De gemeenten kijken dan naar de effecten en nemen daarna een besluit.

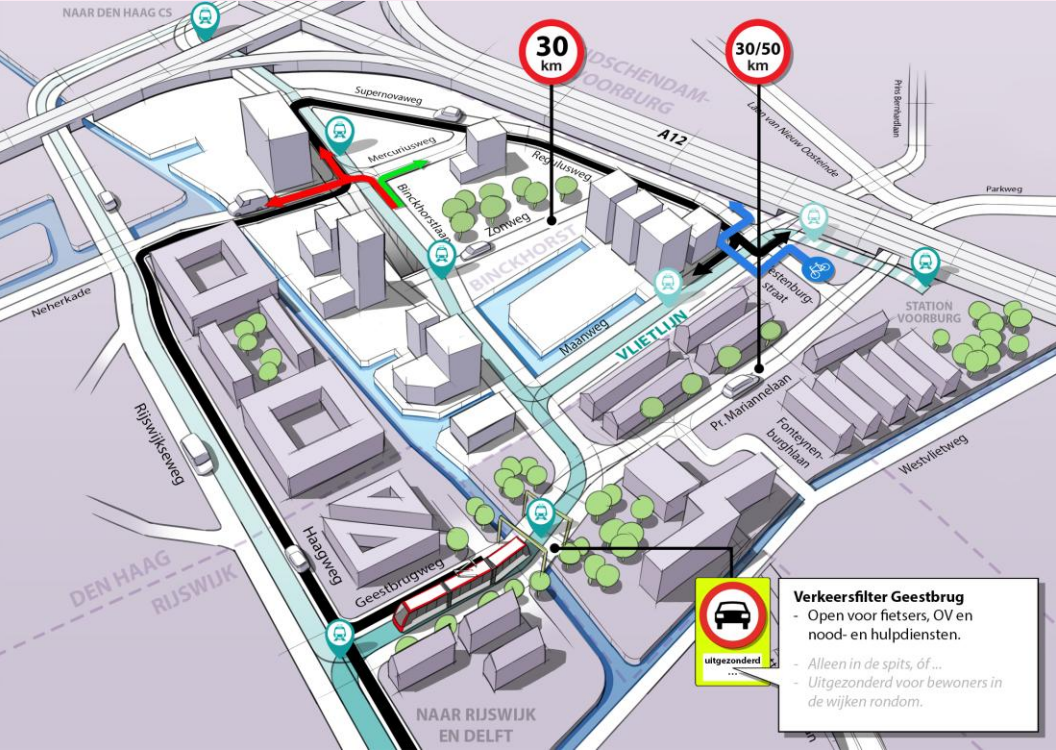
Plan 1

- Het wordt in de toekomst een stuk drukker in het gebied. Om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden wordt de Geestbrug afgesloten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren. Fietzers, OV en nood- en hulpdiensten zoals ambulances en brandweer mogen er altijd door (zie het plaatje hieronder)
- De gemeenten denken er nog over na om de Geestbrug af te sluiten voor alle auto's, vrachtwagens, busjes en motoren, of alleen in de spits of alleen voor mensen die niet in de buurt wonen.
- Vanaf de parallelbaan van de Binckhorstlaan kan je vanaf de Binckhorst alleen nog rechtsaf de Mercuriusweg op, niet meer rechtdoor of naar links.
- De maximale snelheid op de Zonweg wordt 30 kilometer per uur.
- Bij het kruispunt van de Westenburgstraat en de Maanweg moeten fietsers drie keer oversteken.

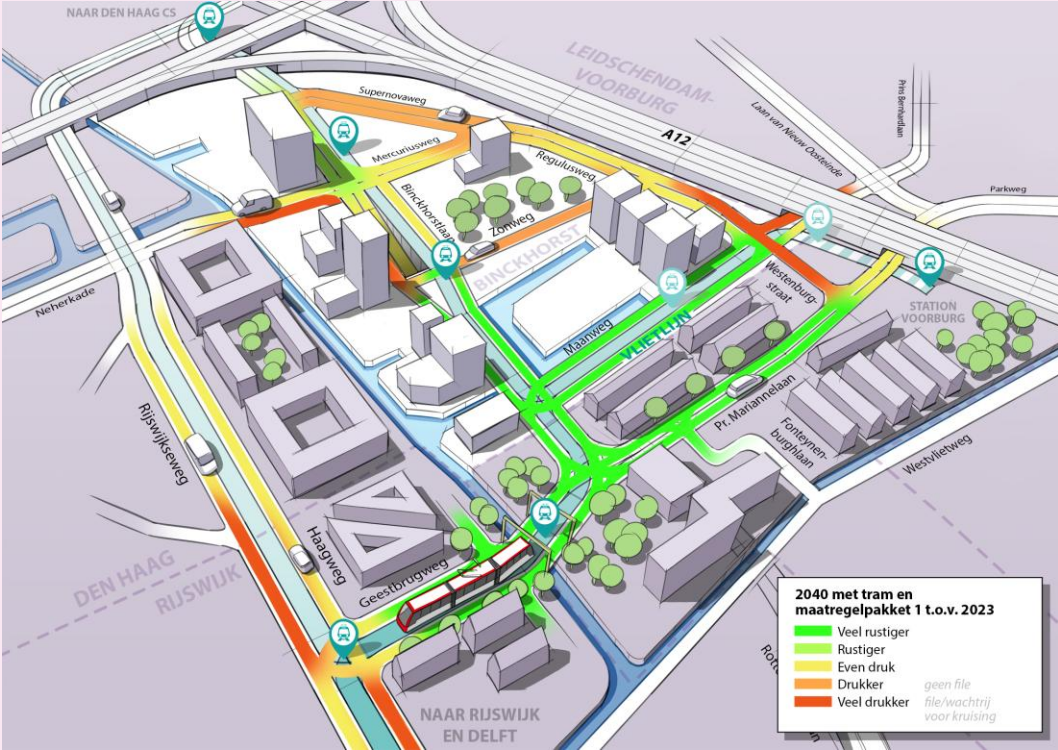


Figuur 4.11. Afbeeldingen ter uitleg van Plan 1

Maatregelen van Plan 1



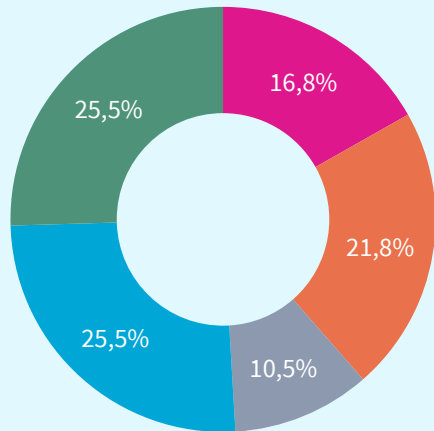
Effecten van Plan 1



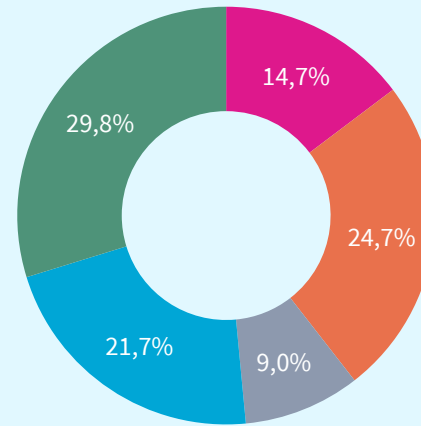
Figuur 4.12. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 1

Wat vind je van Plan 1?

Gesloten
(n=1.131)



Open
(n=299)



- Ja
- Ja, alleen onder voorwaarden
- Ja, als de gemeenten dit plan eerst testen
- Ja, als de gemeenten dit plan eerst testen. En alleen onder voorwaarden
- Nee

De meeste deelnemers zijn voorstander van een vorm van Plan 1, zoals het testen en/of onder extra voorwaarden

Deelnemers werd, na de informatie en informatieve schetsen over Plan 1, gevraagd wat ze van het plan vinden. Zij konden ook aangeven dat ze vinden dat de gemeenten het plan eerst zouden moeten testen.

Zo'n een op de zes deelnemers (16,8%) van de gesloten versie is onvoorwaardelijk voorstander van het plan. In de open versie is deze groep kleiner (14,7%). Een grotere groep, zowel in de gesloten (21,8%) als in de open versie (24,7%), is onder voorwaarden voor. Op de volgende pagina is uitgewerkt welke voorwaarden de deelnemers stellen.

Zo'n een op de tien deelnemers (10,5%) van de gesloten versie is voorstander van Plan 1 als het eerst getest wordt. In de gesloten versie is deze groep iets kleiner (9,0%). 25,5% van de deelnemers van de gesloten versie (21,7% in de open versie) zou onder extra voorwaarden graag zien dat de gemeenten het plan testen. Deze voorwaarden zijn uitgewerkt op de volgende pagina.

Meer dan een kwart van de deelnemers in zowel de gesloten versie (25,5%) als de open versie (29,8%) is tegen Plan 1, ook als het plan eerst getest zou worden en/of er voldaan zou zijn aan extra voorwaarden.



Deelnemers die voorwaarden stellen aan Plan 1 stellen verschillende voorwaarden

We zien dat deelnemers die voorwaarden stellen aan Plan 1 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

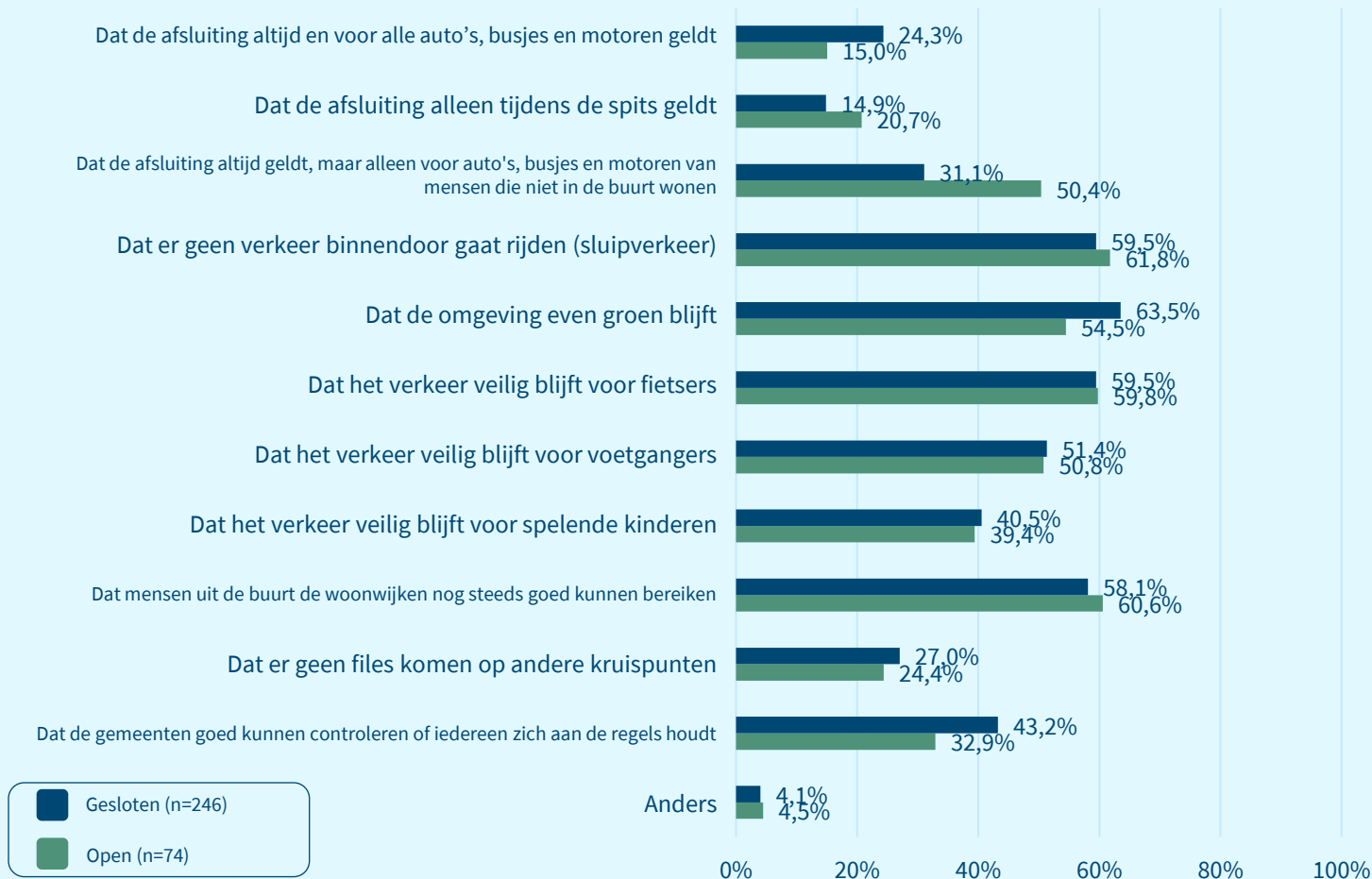
Van deze deelnemers heeft meer dan de helft gekozen voor de voorwaarden *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*, *Dat de omgeving even groen blijft*, *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden*, *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers* en *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers*.

Daarnaast lijkt de variant van Plan 1 waarbij de afsluiting alleen geldt voor auto's, busjes en motoren van mensen die niet in de buurt wonen de voorkeur te hebben, aangezien die door meer deelnemers (van beide versies) als voorwaarde wordt gekozen dan de andere varianten (*Dat de afsluiting altijd en voor alle auto's, busjes en motoren geldt* en *Dat de afsluiting alleen tijdens de spits geldt*). Bovendien onderschrijft het feit dat de voorwaarde *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken* ook vaak is gekozen dit ook.

De voorwaarden die deelnemers noemen bij 'Anders' lopen erg uiteen of hebben te maken met de voorwaarden die al geformuleerd waren. Er komt geen andere breed-gedragen voorwaarde naar voren.

Figuur 4.13. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 1 – alle deelnemers

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Deelnemers die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 1 kiezen met name voor bereikbaarheid en fietsveiligheid

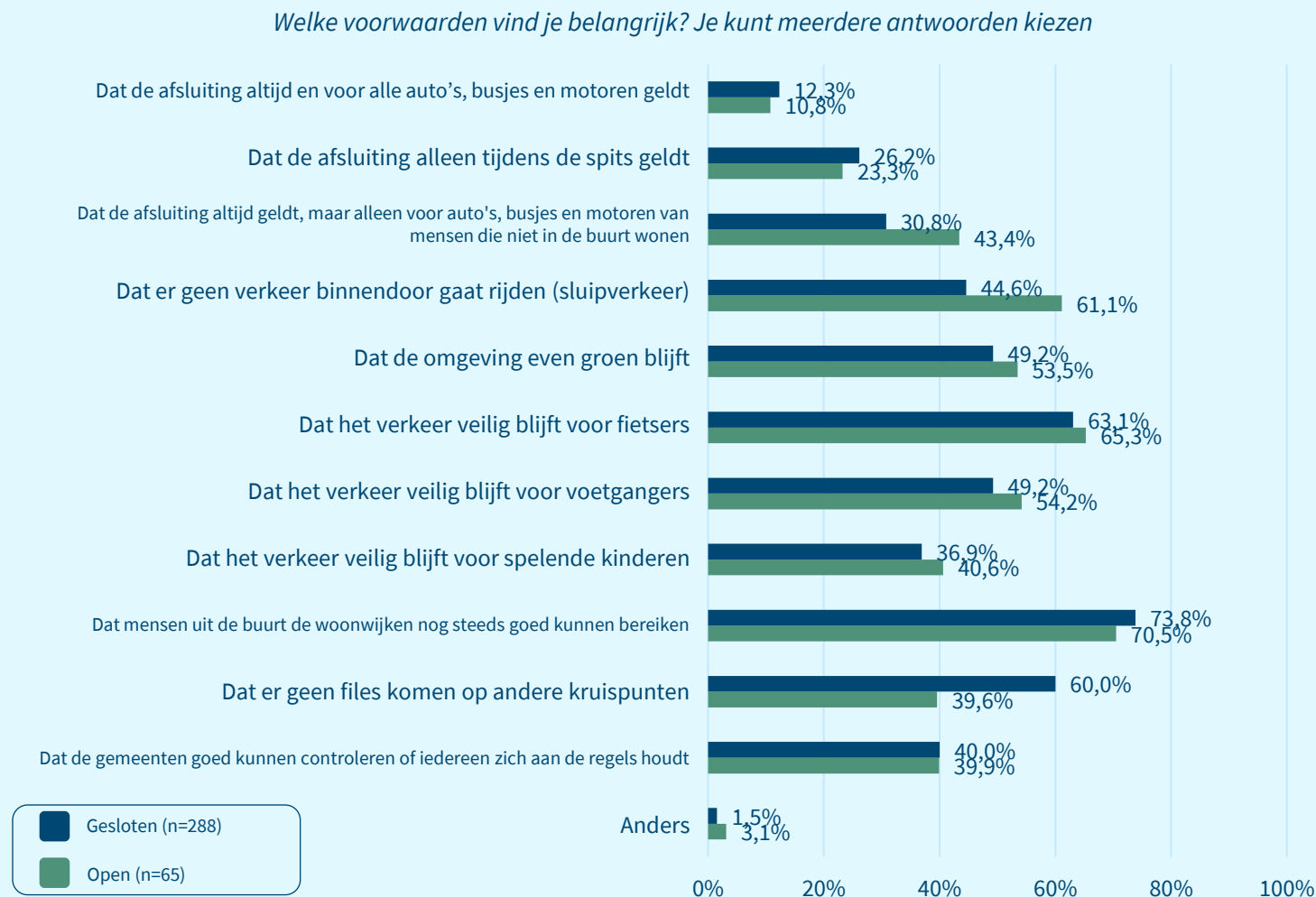
Deelnemers die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 1 kiezen iets minder voorwaarden dan deelnemers die voorwaarden stellen aan Plan 1 (zonder het testen). Veel voorwaarden zijn door relatief iets minder deelnemers gekozen.

Voorwaarden die door meer dan de helft van deze deelnemers zijn gekozen zijn *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*, *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers*, (bij de open versie) *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden* en (bij de open versie) *Dat de omgeving even groen blijft*.

Uit de voorwaarden die deelnemers stellen aan het testen van Plan 1 lijkt ook een voorkeur naar voren te komen voor de variant van Plan 1 waarbij de afsluiting niet geldt voor omwonenden.

De voorwaarden die deelnemers noemen bij 'Anders' lopen erg uiteen of hebben te maken met de voorwaarden die al geformuleerd waren. Er komt geen andere breed-gedragen voorwaarde naar voren.

Figuur 4.14. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 1 – alle deelnemers



Figuur 4.15. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 1 – per gemeente

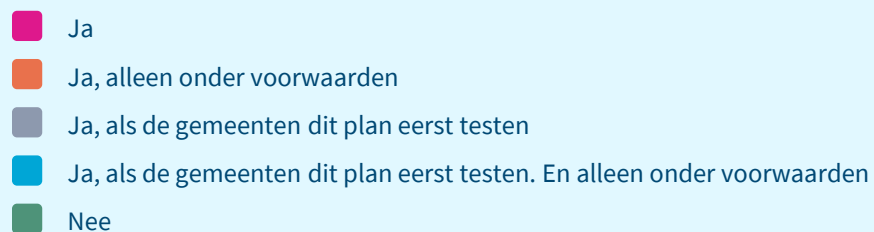
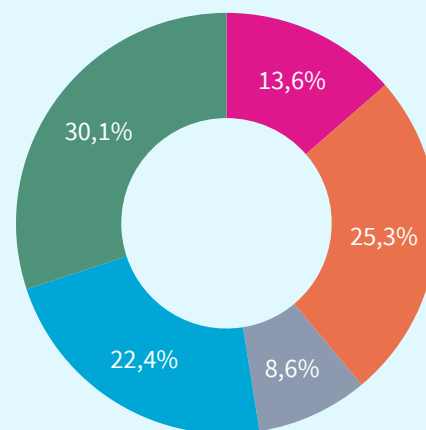
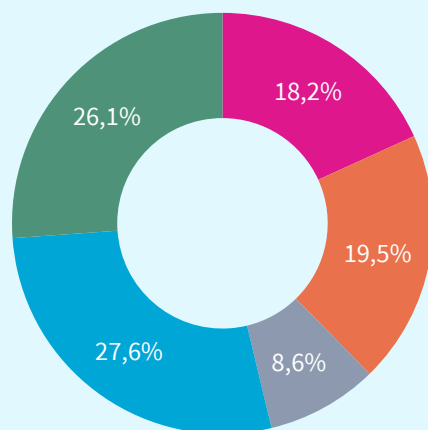
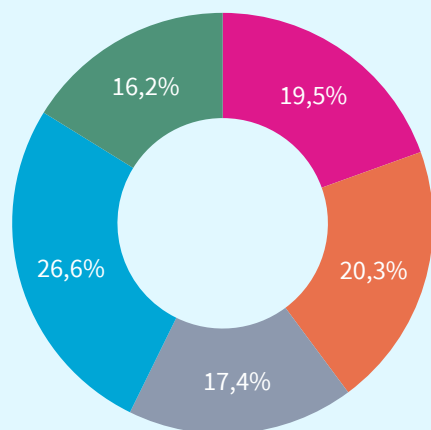
Gesloten versie

Wat vind je van Plan 1?

Den Haag
(n=241)

Leidschendam-Voorburg
(n=467)

Rijswijk
(n=419)



Deelnemers van alle drie de gemeenten zijn grotendeels voor een vorm van Plan 1, zoals een test en/of met aanvullende voorwaarden

Een relatief klein gedeelte van de deelnemers uit de drie gemeenten is onvoorwaardelijk voorstander voor Plan 1.

Meer deelnemers stellen extra voorwaarden aan hun steun voor Plan 1, vinden dat het plan eerst getest moet worden of beiden. In alle drie de gemeenten geeft meer dan de helft van de deelnemers aan dat zij Plan 1 steunen als het is eerst is getest en/of onder voorwaarden.

Een minderheid uit alle drie de gemeenten is sowieso tegen Plan 1. In Rijswijk is 30,1% tegenstander van Plan 1, in Leidschendam-Voorburg is dit 26,1% en in Den Haag 16,2%.



Deelnemers uit Den Haag die voorwaarden stellen aan Plan 1 vinden met name verkeersveiligheid belangrijk

Deelnemers uit Den Haag die onder voorwaarden voorstander zijn van Plan 1 stellen meerdere voorwaarden, maar de meeste voorwaarden worden niet door de meerderheid van deze deelnemers gesteld.

De voorwaarden die deze deelnemers in meerderheid stellen zijn *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers* en *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers*. Ook de voorwaarden *Dat de omgeving even groen blijft* en *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken* worden door een grote minderheid van deze deelnemers gekozen.

Figuur 4.16. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 1 - Den Haag rondom De Vlietlijn
(Gesloten versie, n=49)

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Deelnemers uit Den Haag die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 1 vinden met name bereikbaarheid en verkeersveiligheid belangrijk

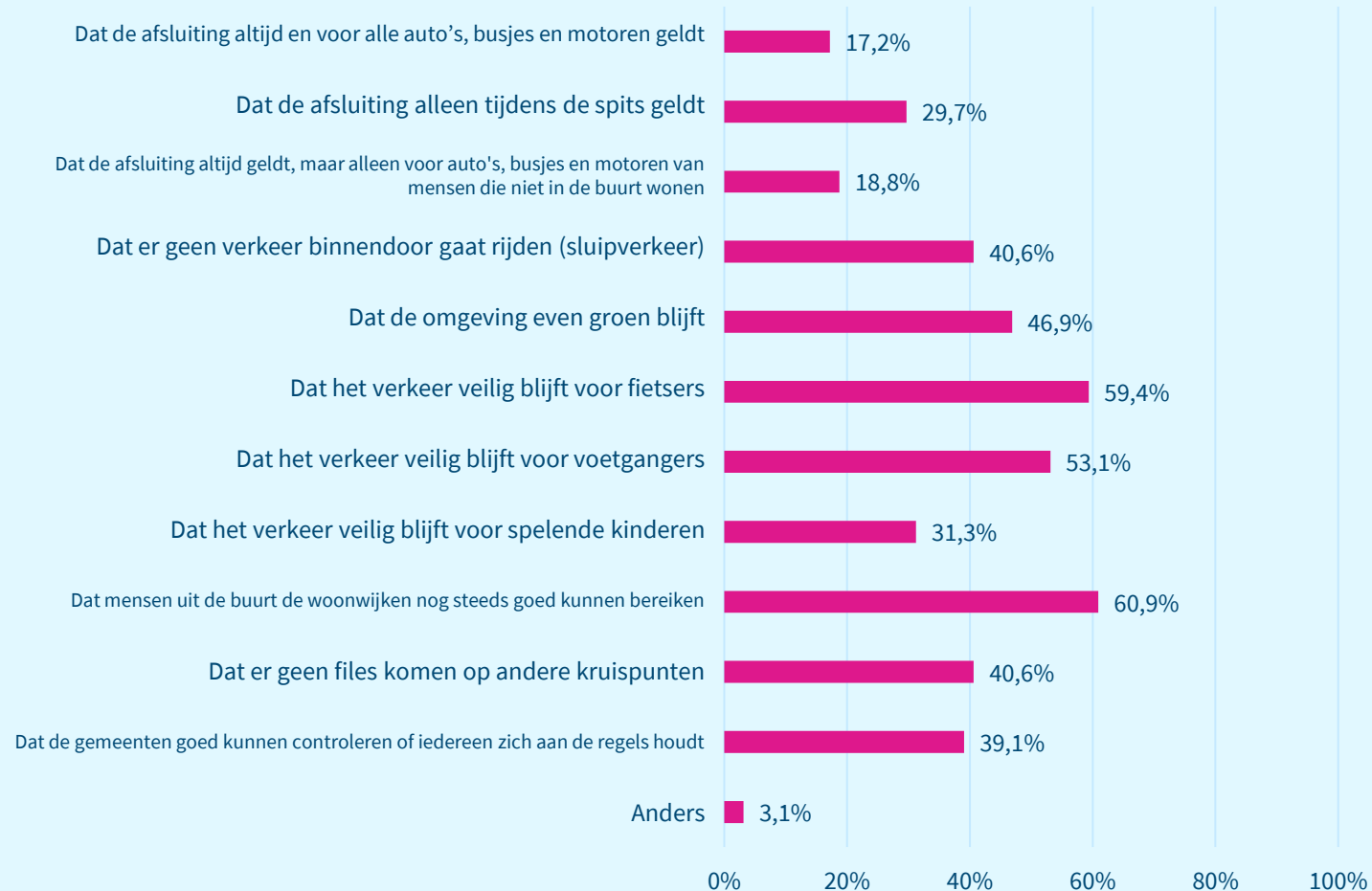
Deelnemers uit Den Haag die onder voorwaarden voorstander zijn van het testen van Plan 1 stellen meerdere voorwaarden, maar de meeste voorwaarden worden niet door de meerderheid van deze deelnemers gesteld.

De voorwaarden die deze deelnemers in meerderheid stellen zijn *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*, *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers* en *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers*. Ook de voorwaarden *Dat de omgeving even groen blijft* wordt door een grote minderheid van deze deelnemers gekozen.

Figuur 4.17. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 1

Gesloten versie, Den Haag, rondom De Vlietlijn

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen

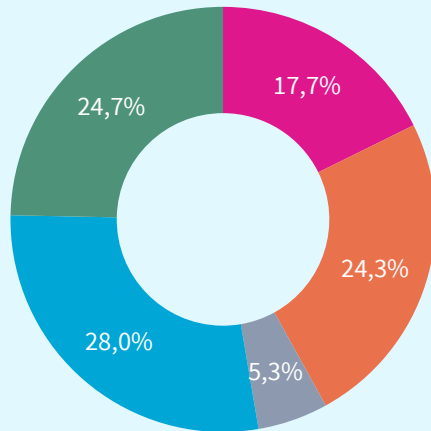


Figuur 4.18. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 1

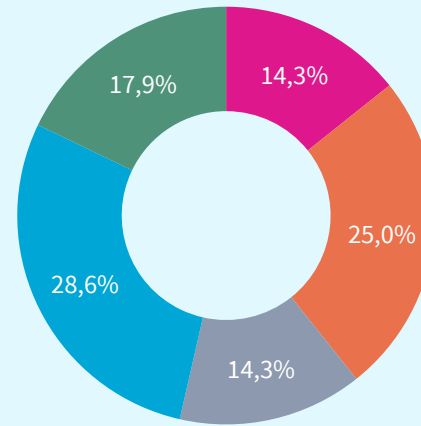
Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

Wat vind je van Plan 1?

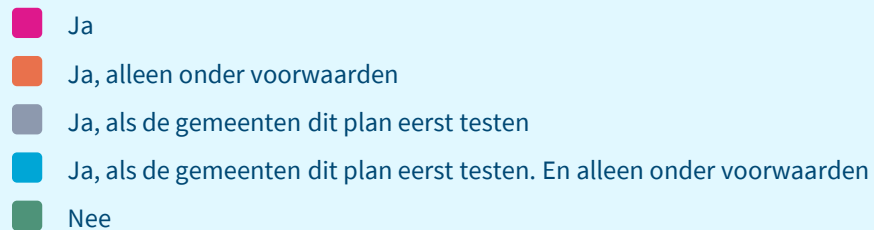
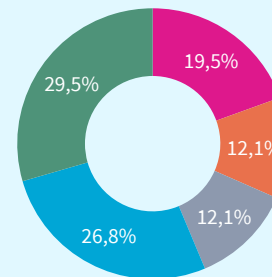
Gebied 1
(n=243)



Gebied 2
(n=28)



Gebied 3-5
(n=190)



De meeste deelnemers van Leidschendam-Voorburg zijn voorstander van een vorm van Plan 1, zoals het testen en/of onder extra voorwaarden

Als we kijken naar de steun voor Plan 1 in verschillende gebieden van Leidschendam-Voorburg dan zien we weinig verschillen.

In gebied 1 is een grotere groep (24,7%) tegen Plan 1 dan in gebied 2 (17,9%), in de rest van gemeente Leidschendam-Voorburg is deze groep nog groter (29,5%).

In gebied 2 is een grotere groep (14,3%) voor het testen van Plan 1 dan in gebied 1 (5,3%).

In gebied 2 is relatief de kleinste groep tegenstander van Plan 1, vergeleken met gebied 1 en gebied 3-5.

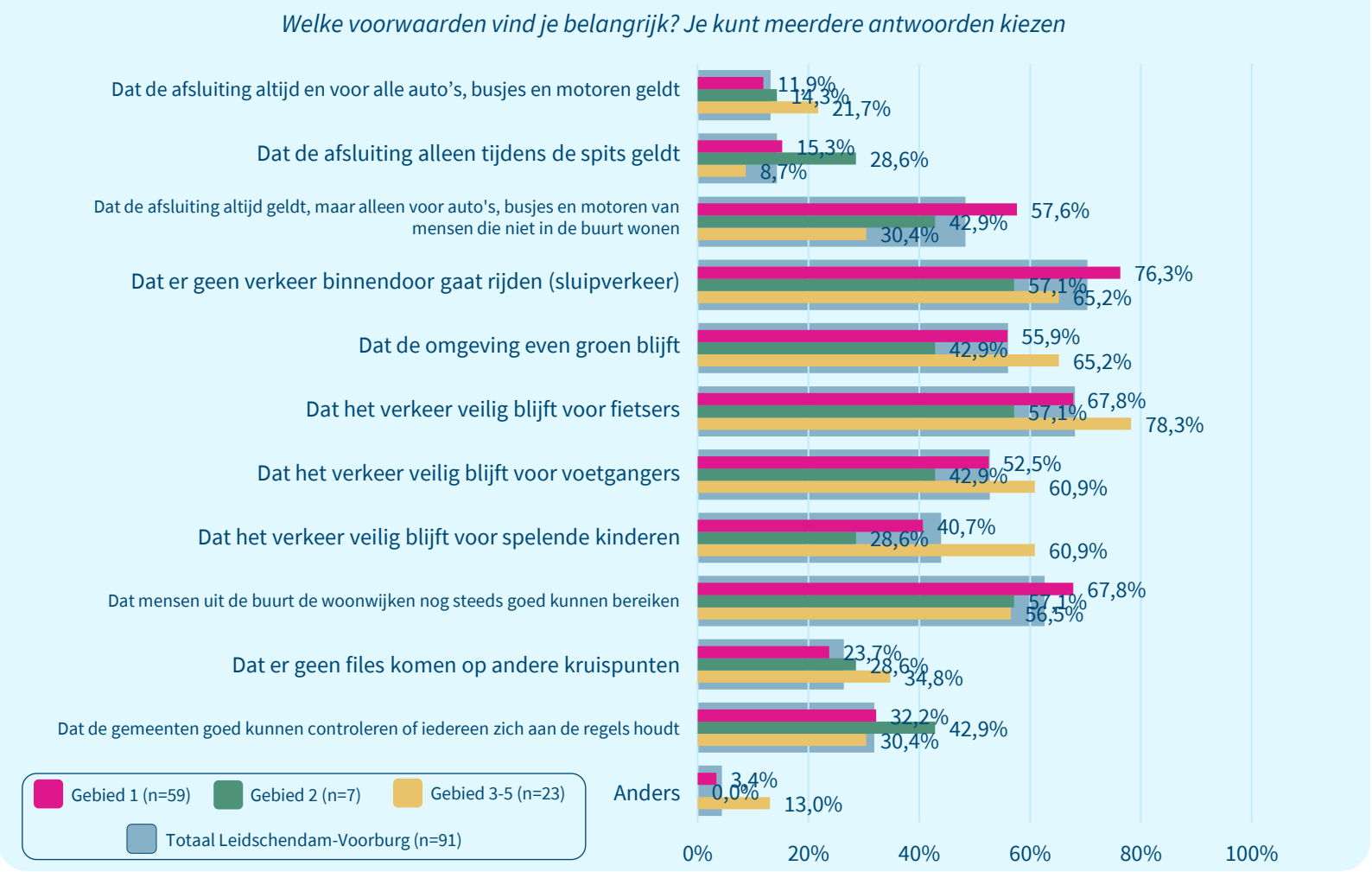
De groepen die onvoorwaardelijk voor, voorwaardelijk voor het testen van Plan 1 zijn, zijn in de verschillende gebieden ongeveer even groot.



Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaarden stellen aan Plan 1 stellen verschillende voorwaarden

Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die onder voorwaarden voor Plan 1 zijn, kiezen in meerderheid voor veel verschillende voorwaarden.

Figuur 4.19. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 1
Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg



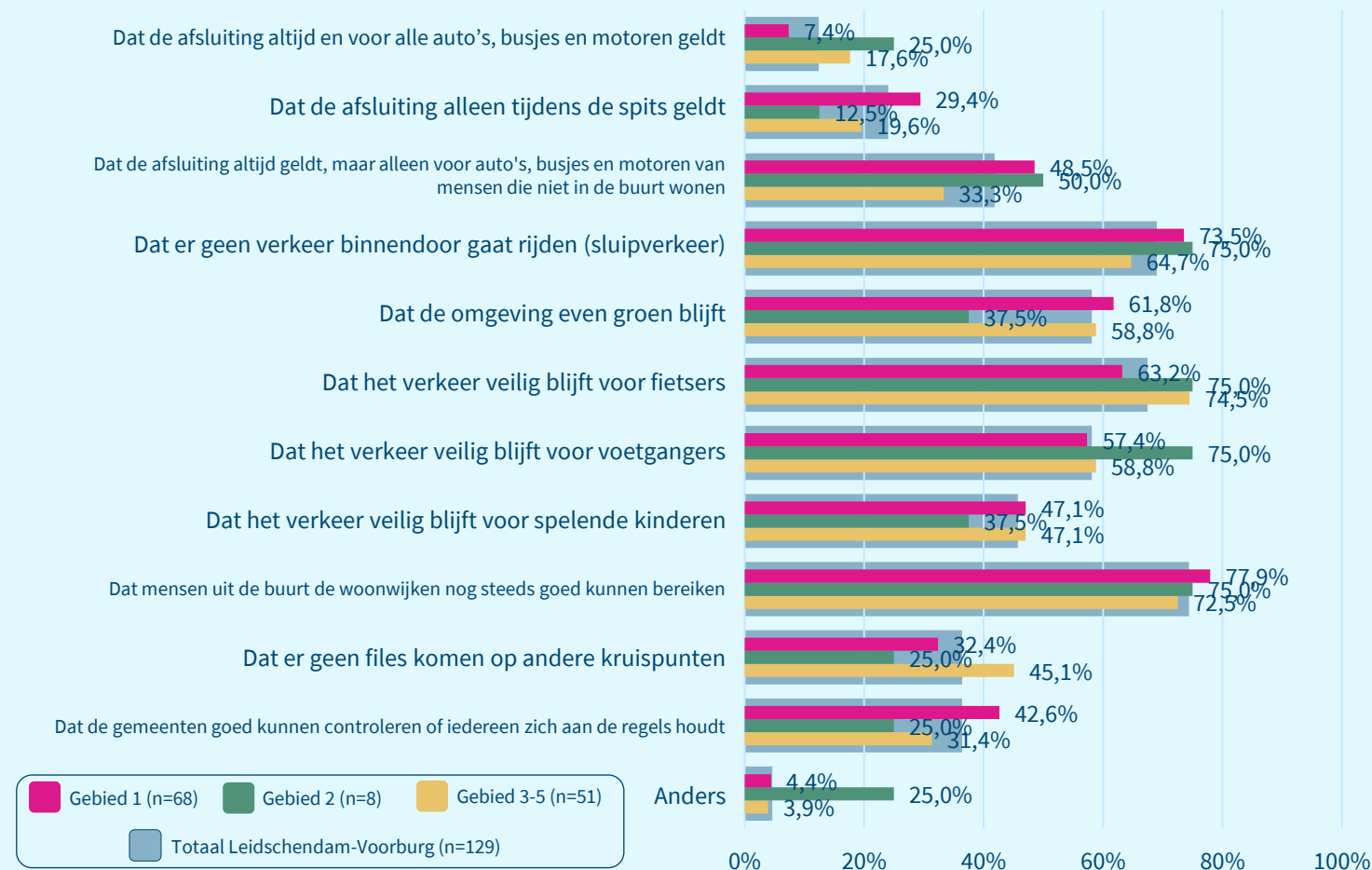
Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 1 stellen verschillende voorwaarden

Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die onder voorwaarden voor het testen van Plan 1 zijn kiezen in meerderheid voor veel verschillende voorwaarden.

Figuur 4.20. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 1

Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen

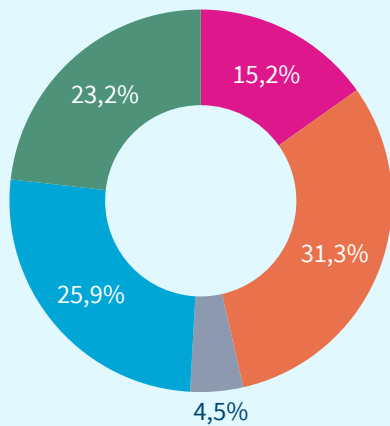


Figuur 4.21. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 1

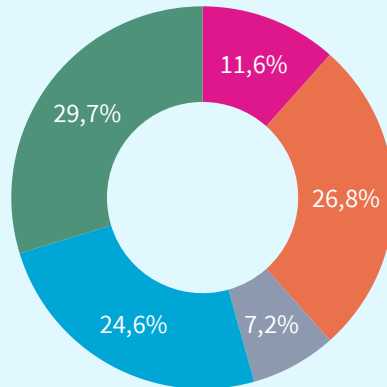
Gesloten versie, Rijswijk

Wat vind je van Plan 1?

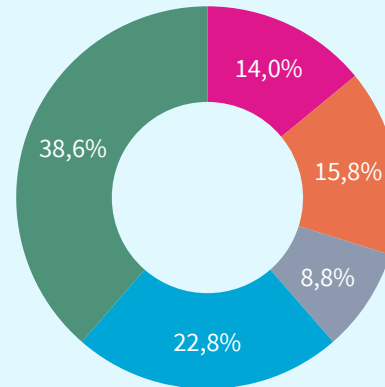
Gebied 1
(n=112)



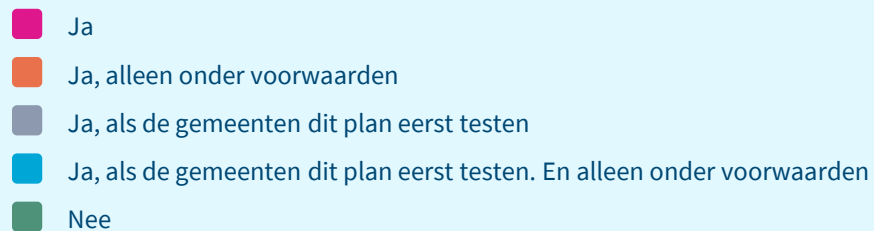
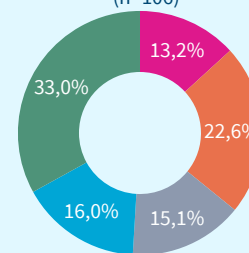
Gebied 2
(n=138)



Gebied 3
(n=57)



Gebied 4-13
(n=106)



De meeste deelnemers van Rijswijk zijn voorstander van een vorm van Plan 1, zoals het testen en/of onder extra voorwaarden

Als we kijken naar de steun voor Plan 1 in verschillende gebieden van Rijswijk dan zien we beperkte verschillen.

In gebied 1 is een grotere groep (15,2%) onvoorwaardelijk voor Plan 1 dan in gebied 2 (11,6%) en in gebied 3 (14,0%). In de rest van gemeente Rijswijk is deze groep 13,2%.

Een groter verschil zien we in de grootte van de tegen-groepen: die is het grootst in gebied 3 (38,6%). In de andere gebieden is deze groep kleiner (23,2% tot 33,0%).



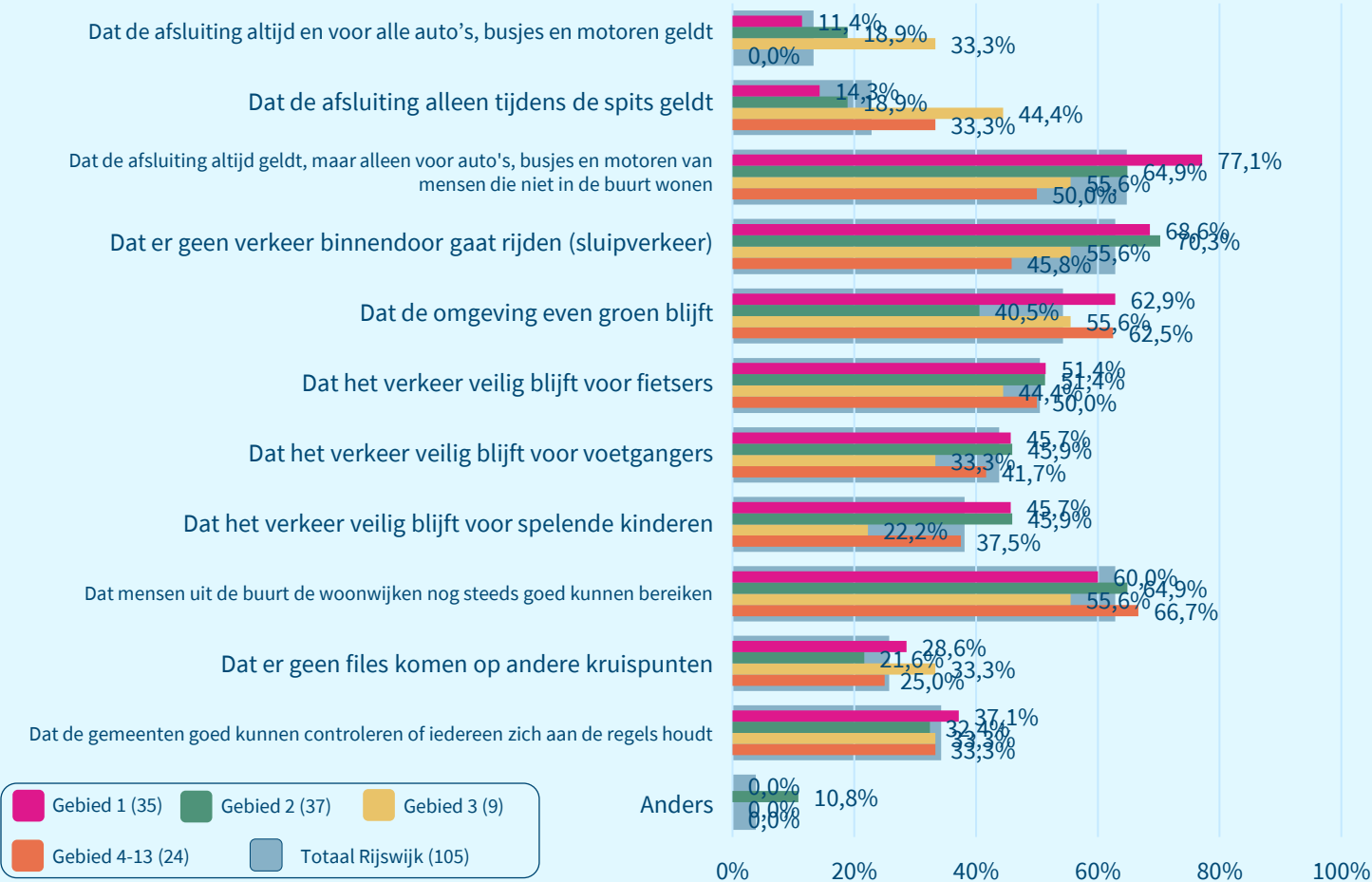
Deelnemers uit Rijswijk die voorwaarden stellen aan Plan 1 stellen verschillende voorwaarden

Deelnemers uit Rijswijk die onder voorwaarden voor Plan 1 zijn kiezen in meerderheid voor veel verschillende voorwaarden.

Figuur 4.22. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 1

Gesloten versie , Rijswijk

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



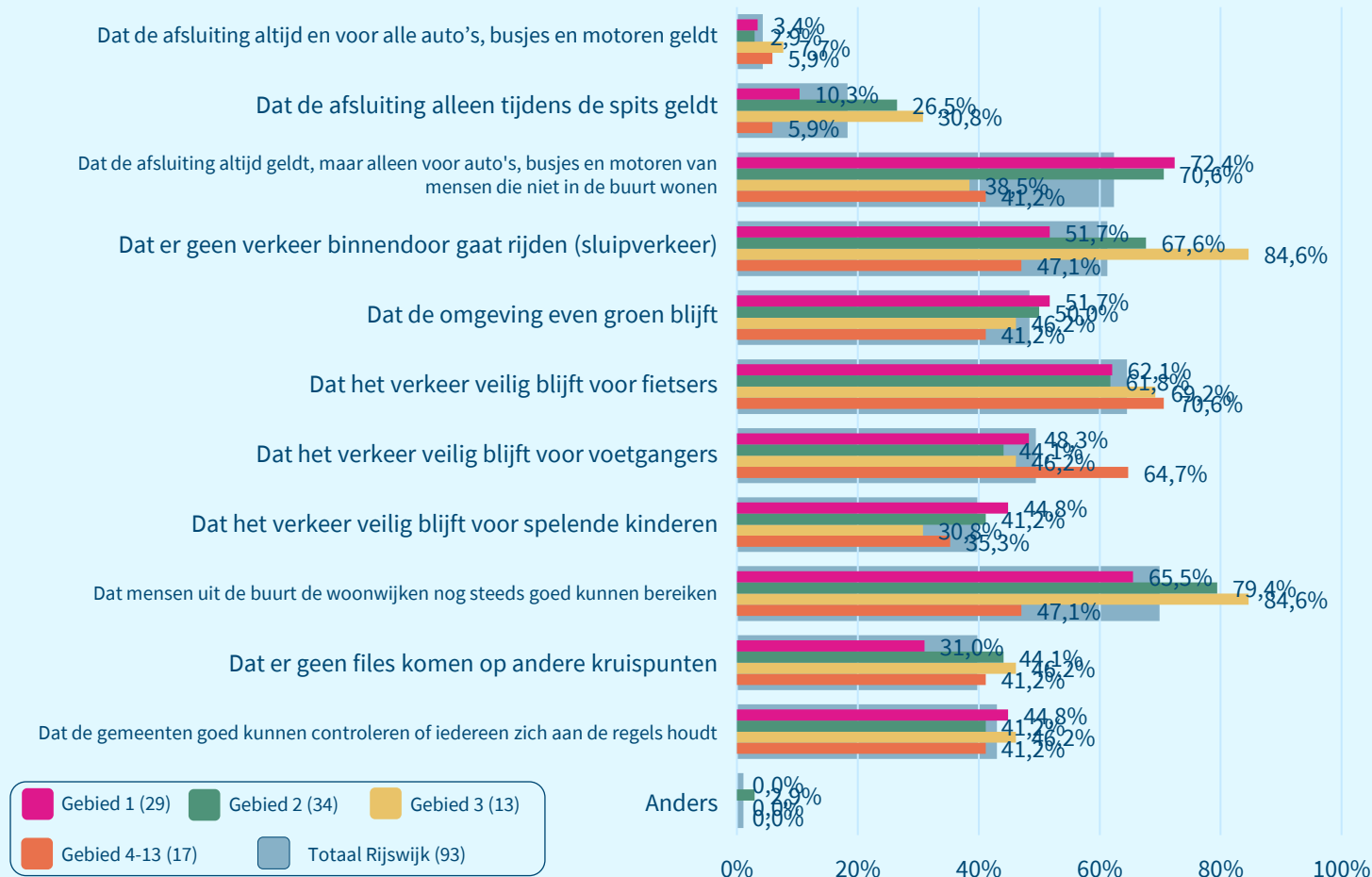
Deelnemers uit Rijswijk die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 1 stellen verschillende voorwaarden

Deelnemers uit Rijswijk die onder voorwaarden voor het testen van Plan 1 zijn kiezen in meerderheid voor veel verschillende voorwaarden.

Figuur 4.23. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 1 – Rijswijk

Gesloten versie, Rijswijk

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 4.24. Meest genoemde zorgen bij Plan 1

Door deelnemers genoemde zorg	Illustrerende quotes	Frequentie*
Zorgen over verkeersdrukke - Met name over drukke op de Rijswijkseweg en de Haagweg - In mindere mate ook over drukke op de Westenburgstraat	<i>“Op de plekken waar het al superdruk is (westenbrugstraat, rijswijkseweg en naar de neherkade) wordt het straks nog drukker. Dat kan toch helemaal niet? [...]”</i> <i>“Als ik het zo bekijk staat straks het verkeer overal vast.”</i> <i>“Wij wonen aan de Haagweg (tussen Hoornbrug en Geestbrugweg) waar het in de spits al erg druk is. Volgens de kleuren van dit plan zou het nog veel drukker worden. Daarnaast wordt de aanrijdroute naar de snelwegen voor de bewoners aan de Leeuwendaalkant aanzienlijk langer en omslachtiger”</i>	★★★
Zorgen over bereikbaarheid en extra reistijd, met name voor omwonenden	<i>“Afsluiten Geestbrug en van Binckhorst alleen nog naar rechts Mercuriusweg, maakt het voor inwoners van Voorburg-West heel erg moeilijk om naar Laak, of Rijswijk te komen, zonder flinke omwegen of drukke stukken te moeten rijden.”</i> <i>“Dan ben je als automobilist onnodig aan het omrijden”</i>	★★
Zorgen over het drie keer oversteken voor fietsers bij de Westenburgstraat en de Maanweg	<i>“De fietsoversteek ingetekend in blauw over de Maanweg heen (van de Westenburgstraat naar de Regulusweg) is een dom idee. Zorg er nou gewoon voor dat je als fietser goed door kunt fietsen en dat je rechtdoor kunt fietsen. Als fietser wil je niet 3 keer moeten oversteken met dito verkeerslichten, wanneer dit ook gewoon in 1 keer kan. [...]”</i>	★

Deelnemers noemen het meest verkeersdrukke als zorg

Deelnemers werd gevraagd om hun houding ten opzichte van Plan 1 te onderbouwen. Zij noemden vooral veel zorgen die zij hebben bij Plan 1.

Met name zorgen over verkeersdrukke werd genoemd, vooral bij de Rijswijkseweg, de Haagweg en de Westenburgstraat.

Deelnemers noemden ook zorgen over bereikbaarheid en reistijd, en over het drie keer moeten oversteken van fietsers bij de Westenburgstraat en de Maanweg.



Figuur 4.25. Andere opmerkingen over Plan 1

“Lastig besluit, maar beetje bestuurlijk lef is nodig. Over vijf jaar weet niemand meer beter.”

“Goede ontlasting van de nu al veel te drukke prinses Marianne laan”

“Los het op via HS en CS stations en Haagse toegangswegen en leg het probleem niet bij Rijswijk en Voorburg”

“Vlietlijn als buslijn uitvoeren”

“Moeilijk hoor. Dat zal wennen zijn, dus een langere testperiode”

“Geen doorgaand verkeer over de geestbrugweg, maakt het rustiger en veiliger. Mocht dat niet kunnen dan moet er een max snelheid worden ingesteld van 30km p/u incl flitspalen voor handhaving, ook voor het OV”

“De afsluiting Geestbrug kan nmm altijd voor gemotoriseerd verkeer want bewoners/leveranciers uit die buurt kunnen aan beide kanten (vanaf a12 en a13) hun bestemming bereiken”

“Testen lijkt me altijd een goed idee toch?”

“Afsluiten van de Geestbrugweg voor auto’s zou ik niet willen. Dan liever geen tram daar.”

“Kan er geen fietsbrug of tunneltje oid komen bij de Westenburgstraat naar de supernova?”

“Is dacht ik wel duidelijk. Doorgaand verkeer naar de grote wegen niet door bestaande woonwijken maar buitenom!”

Behalve zorgen hadden deelnemers ook diverse andere opmerkingen over Plan 1

Door de aard van de vraag (*Wil je je antwoord uitleggen?*) levert de motivatie-vraag diverse antwoorden op die zich moeilijk laten categoriseren. Behalve zorgen werden door deelnemers veel verschillende andere visies op Plan 1 en andere opmerkingen over Plan 1 geuit. De quotes hiernaast geven hier een beeld van.



4C

Profielen van 3 groepen

- We werken profielen uit van de drie perspectieven op Plan 1

1

Aanleiding, globale
opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen

4

Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst

5

Over de vragenlijst

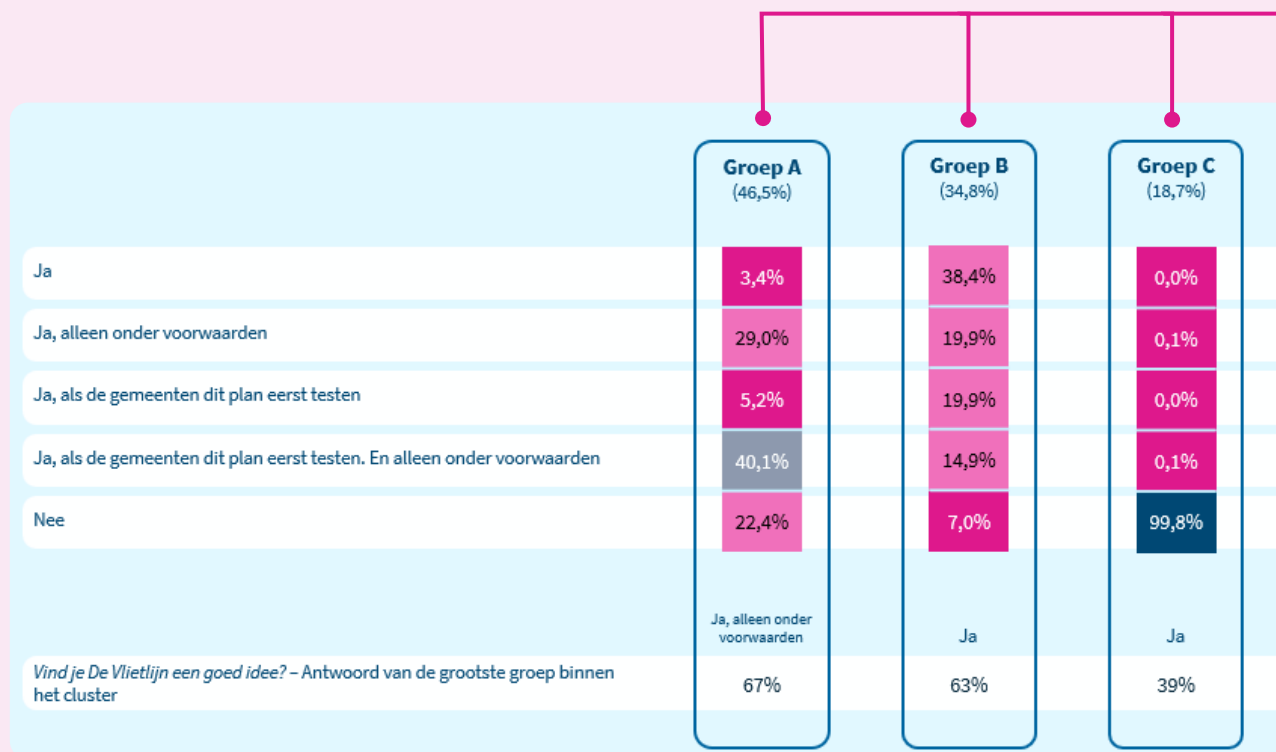
6

Methodologie

Figuur 4.26. Voorbeeld uitkomsten met uitleg

De LKCA-analyse

- Met de statistische techniek Latente Klasse Clusteranalyse (LKCA) onderzoeken we de representatieve uitkomsten van de gesloten versie van de raadpleging.
- De methode kijkt met name naar wat deelnemers vinden van Plan 1.
- De LKCA-methode identificeert verschillende groepen.
- Iedere groep is maximaal homogeen; deelnemers binnen één groep vinden grotendeels hetzelfde en lijken qua demografische kenmerken op elkaar.
- En iedere groep verschilt van andere groepen; deelnemers binnen de ene groep zijn qua mening en demografische kenmerken zo verschillend mogelijk van deelnemers binnen een andere groep.



Drie groepen

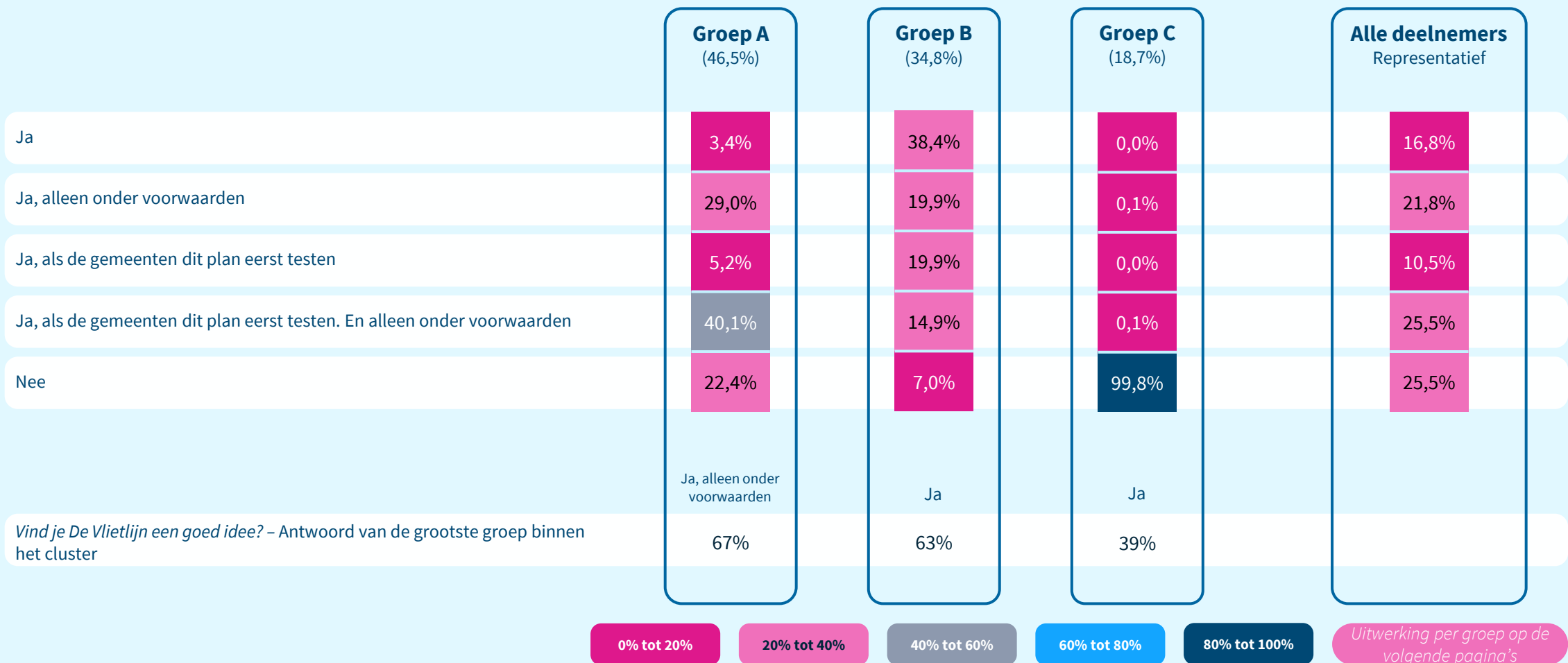
- De LKCA geeft aan dat deelnemers van de raadpleging in drie groepen kunnen worden opgedeeld als het gaat om hun houding ten opzichte van Plan 1. Daarnaast kijkt het model bij het bepalen van de groepen ook naar de houding van deelnemers ten opzichte van De Vlietlijn en het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte.

Tien demografische kenmerken zijn gebruikt om de groepen te maken: leeftijd, gender, opleidingsniveau, voornaamste activiteit in het dagelijks leven, samenstelling van het huishouden, het hebben van kinderen, het hebben (of gebruiken) van een (deel)auto, waar deelnemers hun auto parkeren, en de gebieden in Leidschendam-Voorburg of Rijswijk waar een deelnemer woont. Deze kenmerken waren significant in het bepalen van de clusters. De gemeente waar deelnemers wonen is ook meegenomen, maar bleek niet significant in het bepalen van de drie clusters.

Per groep is beschreven welke demografische kenmerken opmerkelijk zijn voor die groep.



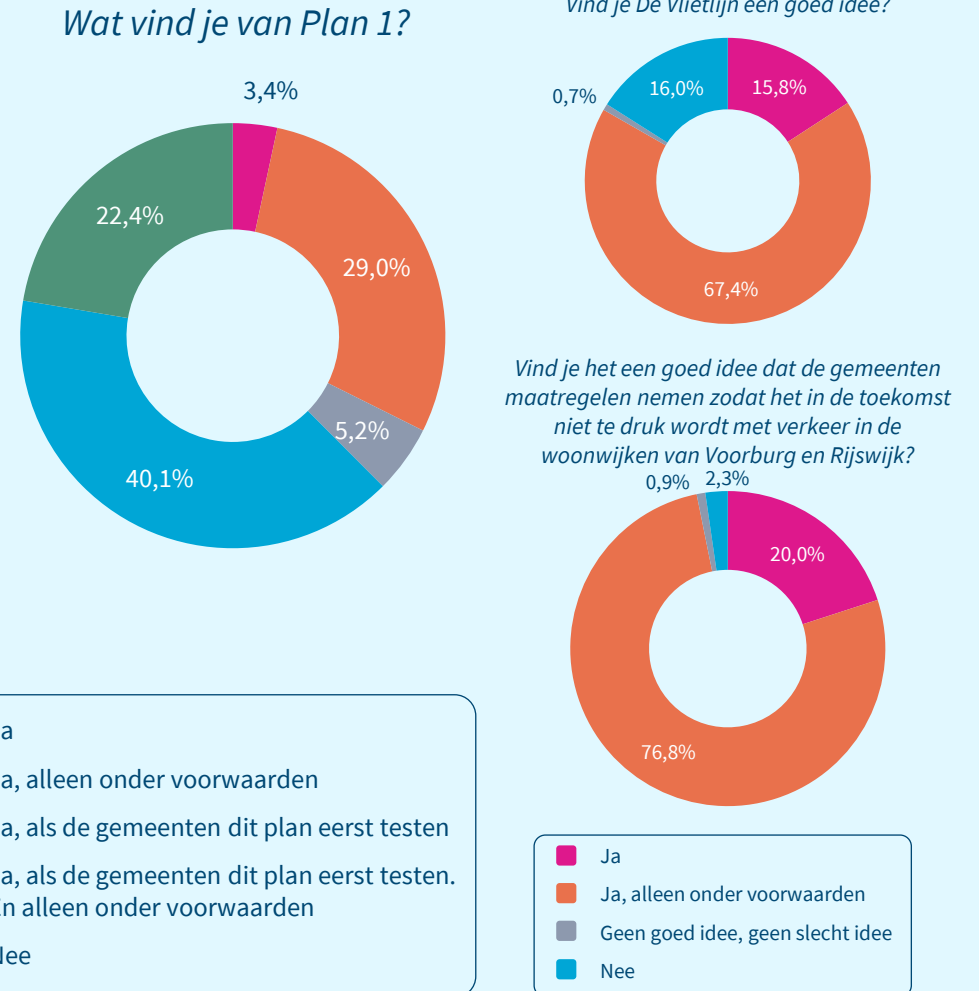
Figuur 4.27. Houding ten opzichte van Plan 1 – Resultaten van LKCA



Groep A stelt extra voorwaarden aan (het testen van) Plan 1, net als aan De Vlietlijn en het nemen van maatregelen t.b.v. het terugdringen van verkeersdrukke

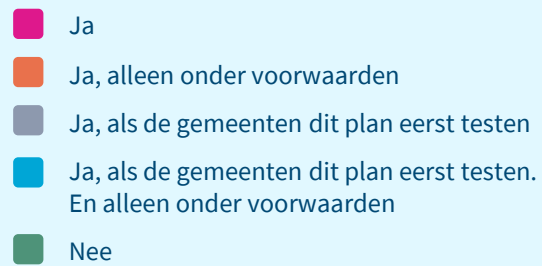
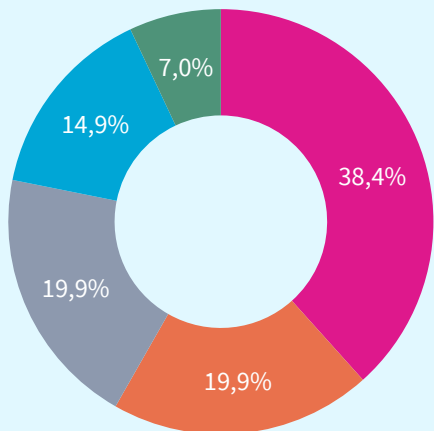
- Inwoners in Groep A zijn met name voor het testen van Plan 1 onder voorwaarden, of onder voorwaarden voor Plan 1 zonder testen.
- Zij zijn ook in meerderheid onder voorwaarden voorstander van De Vlietlijn en onder voorwaarden voor het nemen van maatregelen om verkeersdrukke in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk te beperken.
- Als we kijken naar de kenmerken uit deze groep dan zien we:
 - Zij zijn vaker dan gemiddeld 35 jaar of ouder, zijn vaker dan gemiddeld met pensioen of in het dagelijks leven vrijwilliger
 - Zij zijn vaker vrouw dan gemiddeld
 - Zij zijn vaker dan gemiddeld theoretisch opgeleid
 - Zij hebben vaker dan gemiddeld een auto, en die parkeren ze vaak op eigen terrein
 - Zij wonen vaker dan gemiddeld in Rijswijk, in de gebieden 1 en 2

Figuur 4.28. Prioriteiten van Groep A (46,5% van de deelnemers)

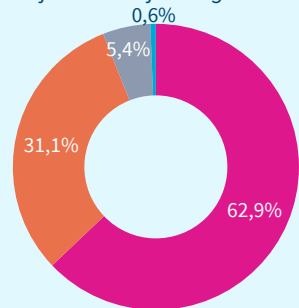


Figuur 4.29. Prioriteiten van Groep B (34,8% van de deelnemers)

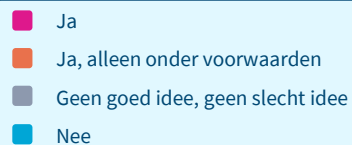
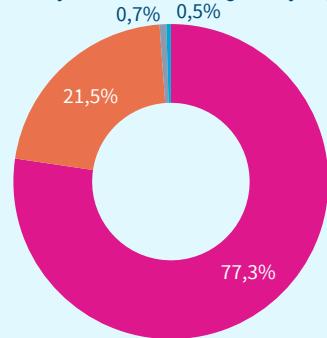
Wat vind je van Plan 1?



Vind je De Vlietlijn een goed idee?



Vind je het een goed idee dat de gemeenten maatregelen nemen zodat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk?



Groep B is met name voorstander van Plan 1, of voor het testen daarvan. En zij zijn in meerderheid voor De Vlietlijn en voor het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukke

- Inwoners in Groep B zijn met name voor Plan 1, of voor het testen van Plan 1.
- Zij zijn ook in meerderheid voorstander van De Vlietlijn en voor het nemen van maatregelen om verkeersdrukke in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk te beperken.
- Als we kijken naar de kenmerken uit deze groep dan zien we:
 - Zij zijn vaker dan gemiddeld jonger dan 35 jaar, en vaker dan gemiddeld in loondienst
 - Zij zijn vaker dan gemiddeld man
 - Zij hebben vaker dan gemiddeld geen auto en maken ook geen gebruik van een deelauto
 - De mensen uit Groep B die wel een auto hebben parkeren die vaker dan gemiddeld verderop in de buurt van hun woning (ten opzichte van in de buurt)
 - Zij wonen niet in een specifieke gemeente of deelgebied

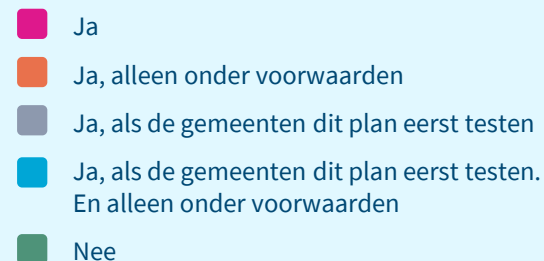
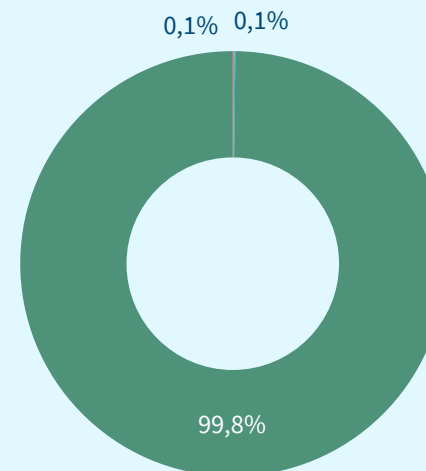


Groep C is tegen Plan 1, maar niet (per sé) tegen De Vlietlijn of het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte

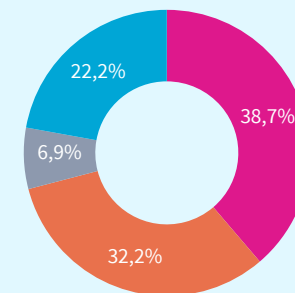
- Inwoners in Groep C zijn tegen Plan 1.
- De inwoners uit Groep C zijn niet in meerderheid tegen De Vlietlijn, of tegen het nemen van maatregelen om ervoor te zorgen dat het niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk in de toekomst. Maar, vrijwel alle deelnemers die tegen het nemen van maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte zijn zitten in Groep C.
- Als we kijken naar de kenmerken uit deze groep dan zien we:
 - Dat zij vaker dan gemiddeld middelbaar opgeleid zijn
 - Dat zij vaker dan gemiddeld uit Leidschendam-Voorburg gebied 5 en Rijswijk gebied 7, 8 en 9 komen
 - Dat zij op andere kenmerken weinig afwijken van de gemiddelde inwoner

Figuur 4.30. Prioriteiten van Groep C (18,7% van de deelnemers)

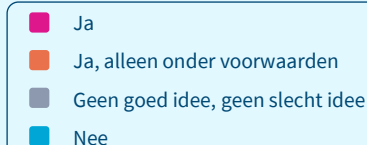
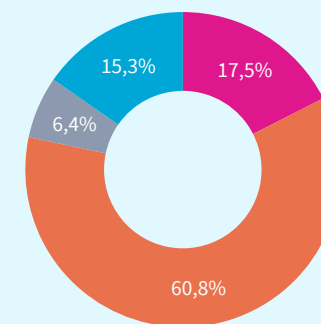
Wat vind je van Plan 1?



Vind je De Vlietlijn een goed idee?



Vind je het een goed idee dat de gemeenten maatregelen nemen zodat het in de toekomst niet te druk wordt met verkeer in de woonwijken van Voorburg en Rijswijk?



4D

Houding ten opzichte van Plan 2

1

Aanleiding, globale opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De Vlietlijn en het gebied eromheen

4

Doorstroombepurende maatregelen rondom de Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

Methodologie

Nadat deelnemers hun mening konden geven over het voornemen van de gemeenten om maatregelen t.b.v. het tegengaan van verkeersdrukte konden deelnemers hun mening over twee concrete plannen van de gemeenten geven

- *Drie doelen:*
 1. Inzicht krijgen in welke mate deelnemers het een goed dan wel slecht idee vinden dat de maatregelen van Plan 2 worden genomen.
 2. Onderzoeken van welke voorwaarden het afhangt of deelnemers het een goed of slecht idee vinden dat de maatregelen van Plan 2 worden genomen.
- *Informatie:* Deelnemers kregen eerst informatie over wat de maatregelen van het plan zijn (zie figuur 4.31). Daarnaast kregen deelnemers de maatregelen en de verwachte gevolgen te zien op afbeeldingen (zie [de volgende pagina](#)).
- *De vraag.* Deelnemers konden daarna aangeven in hoeverre ze dit een goed idee vonden, of dat dit afhankelijk was van voorwaarden. Vervolgens konden ze hun antwoord toelichten.

Figuur 4.31. De informatie over Plan 2 in de online raadpleging

De gemeenten denken na over twee verschillende plannen om één of twee wegen af te sluiten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren. De brandweer, politie en ambulances mogen er wel altijd door. De gemeenten kunnen de plannen ook eerst testen voordat ze er een kiezen. Ze voeren een plan dan een aantal maanden in. De gemeenten kijken dan naar de effecten en nemen daarna een besluit.

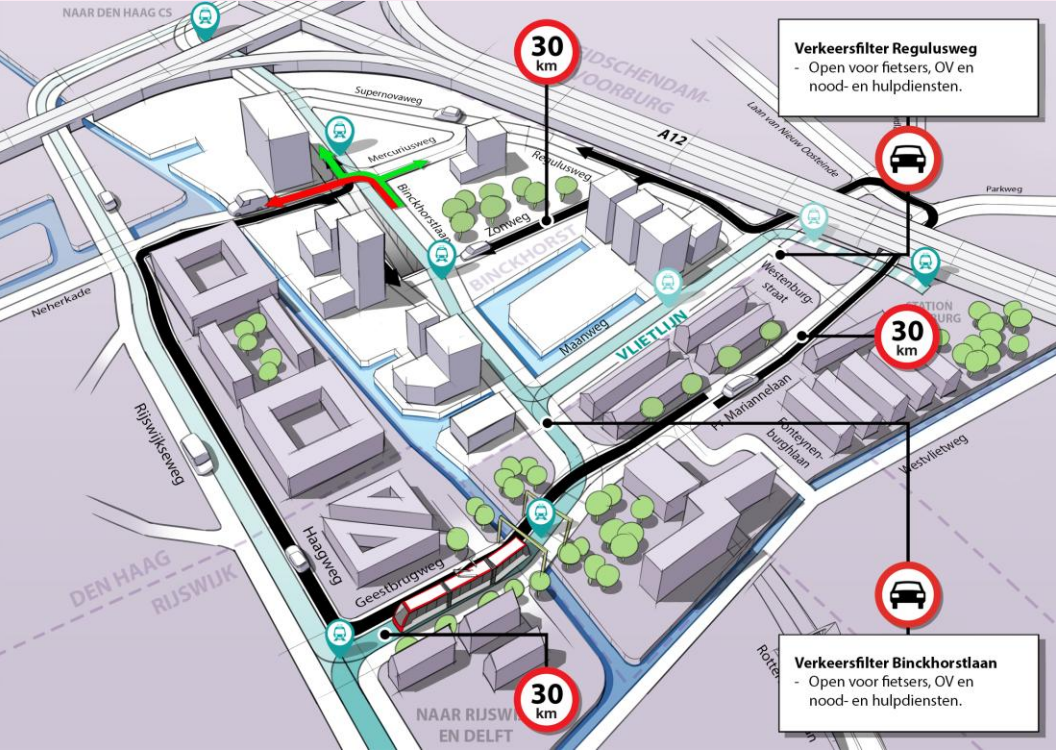
Plan 2

- Het wordt in de toekomst een stuk drukker in het gebied. Om doorgaand verkeer uit de woonwijken van Rijswijk en Voorburg te houden worden de Binckhorstlaan en de Westbrugstraat tussen de Maanweg en de Prinses Mariannelaan afgesloten voor auto's, vrachtwagens, busjes en motoren. Fietzers, OV en nood- en hulpdiensten zoals ambulances en brandweer mogen er altijd door.
- Vanaf de parallelbaan van de Binckhorstlaan kan je vanaf de Binckhorst alleen nog rechtsaf de Mercuriusweg op, niet meer rechtdoor of naar links.
- De maximale snelheid op de Geestbrugweg, de Zonweg en de Prinses Mariannelaan wordt 30 kilometer per uur.
- Fietzers kunnen op het kruispunt van de Westenburgstraat en de Maanweg op vier punten oversteken.

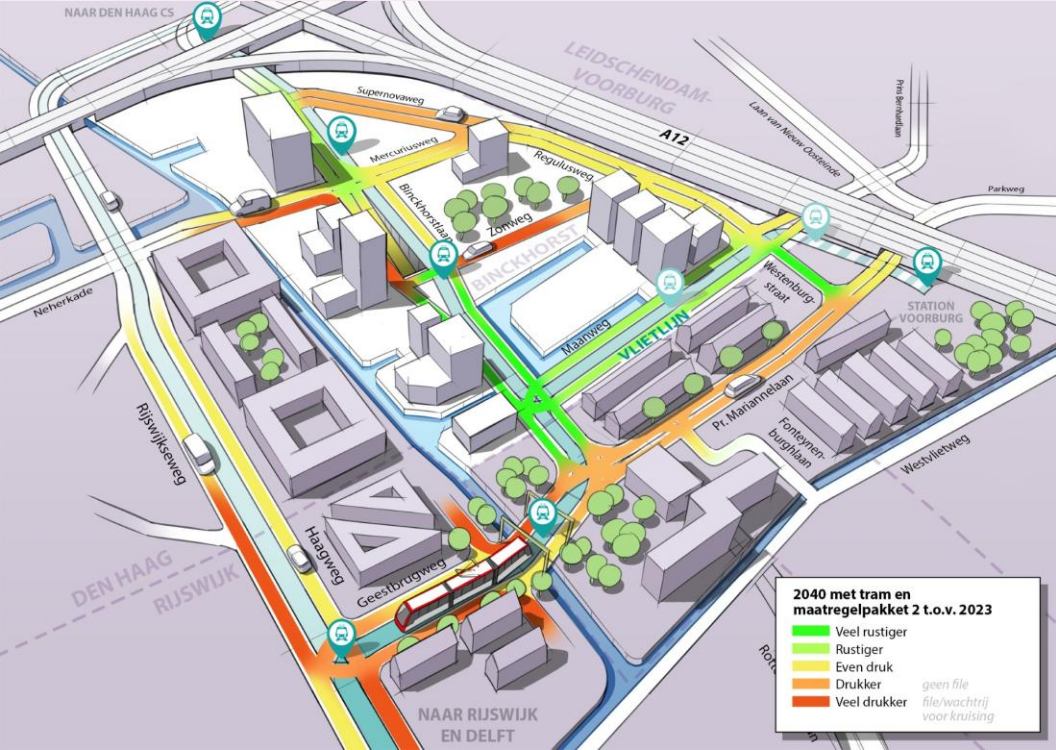


Figuur 4.32. Afbeeldingen ter uitleg van Plan 2

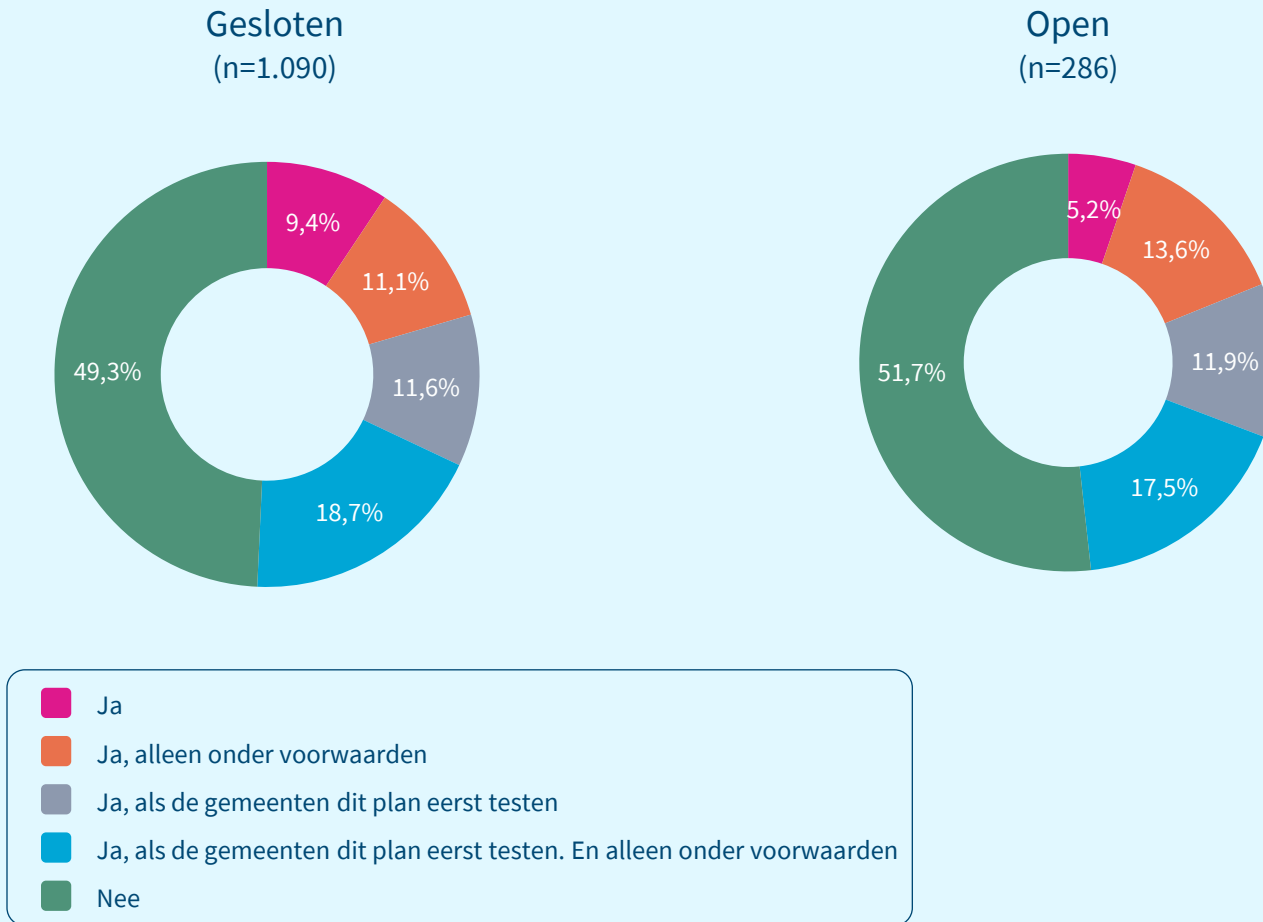
Maatregelen van Plan 2



Effecten van Plan 2



Figuur 4.33. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 2



Onder deelnemers is ongeveer de helft geen voorstander van (een vorm van) Plan 2

Deelnemers werd gevraagd wat ze vinden van Plan 2. Zij konden ook aangeven voorstander te zijn van het testen van Plan 2 of dat zij onder voorwaarden voorstander zijn van (het testen van) Plan 2.

Ongeveer de helft van de deelnemers van zowel de gesloten (49,3%) als de open versie (51,7%) zijn tegen (een vorm van) Plan 2.

Bij zowel de open als bij de gesloten versie is de groep deelnemers die onvoorwaardelijk voor Plan 2 zijn het kleinst (5,2% en 9,4%).

Bij beide versies van de raadpleging zijn er groepen deelnemers (11,1% tot 18,7%) die voorwaarden stellen aan Plan 2, en/of zouden willen dat Plan 2 eerst getest wordt.



Deelnemers die voorwaarden stellen voor Plan 2 zijn stellen verschillende voorwaarden

We zien dat deelnemers die voorwaarden stellen aan Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

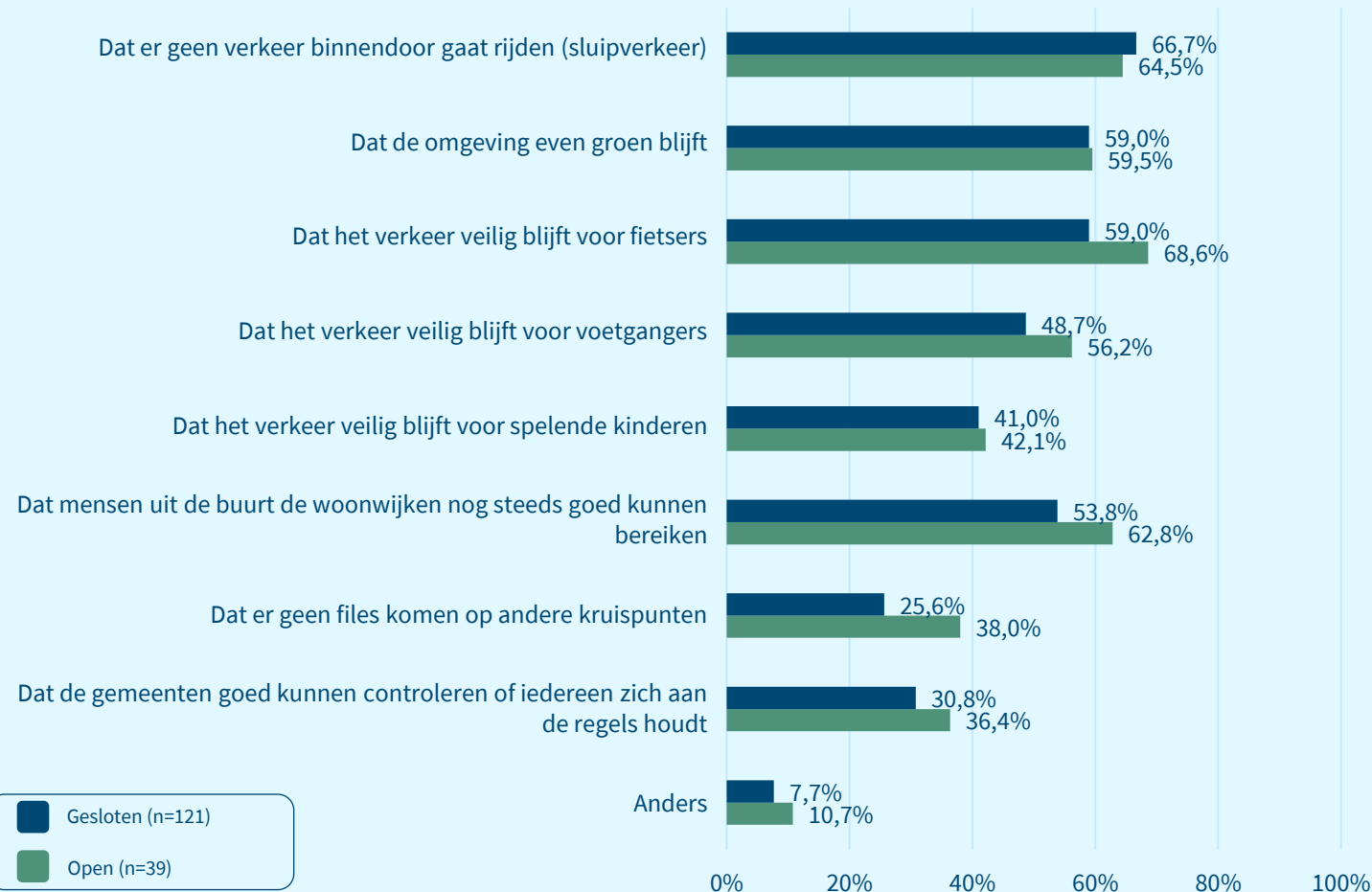
Voorwaarden die door de meerderheid van deze groep worden gesteld zijn *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers*, *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden*, *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*, *Dat de omgeving even groen blijft* en *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers*.

Deelnemers van de open raadpleging stellen iets meer voorwaarden dan die van de gesloten raadpleging, maar er zijn verder weinig verschillen tussen de uitkomsten van de beide versies.

De voorwaarden die deelnemers noemen bij 'Anders' lopen erg uiteen of hebben te maken met de voorwaarden die al geformuleerd waren, er blijkt niet een andere breed-gedragen voorwaarde uit.

Figuur 4.34. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 2 – alle deelnemers

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



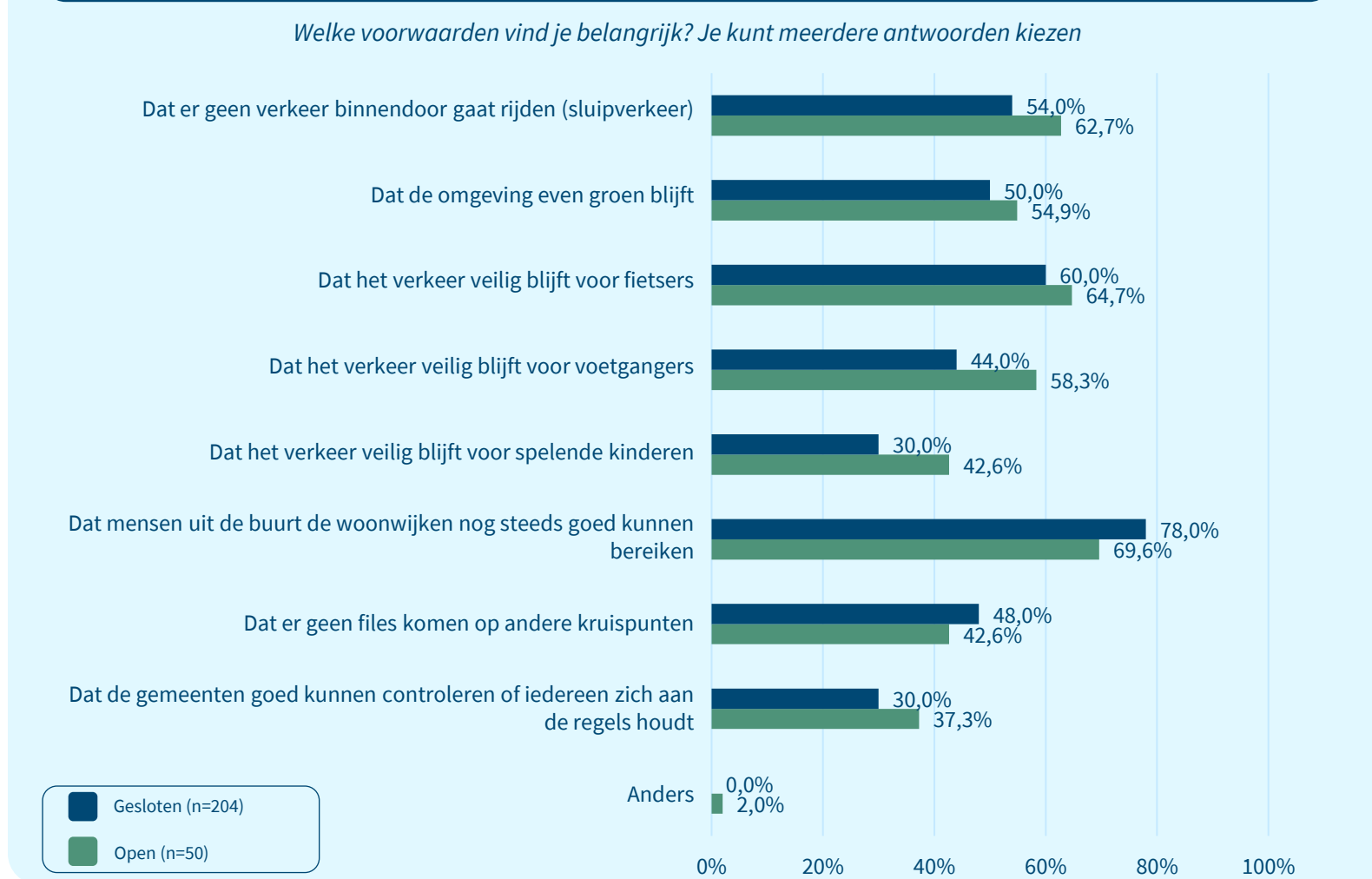
Deelnemers die voorwaarden stellen voor het testen van Plan 2 zijn stellen verschillende voorwaarden

We zien dat deelnemers die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

Een voorwaarde die door een relatief grote groep wordt gesteld is *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*. Maar ook de voorwaarden *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers*, *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden*, *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers* en *Dat de omgeving even groen blijft*.

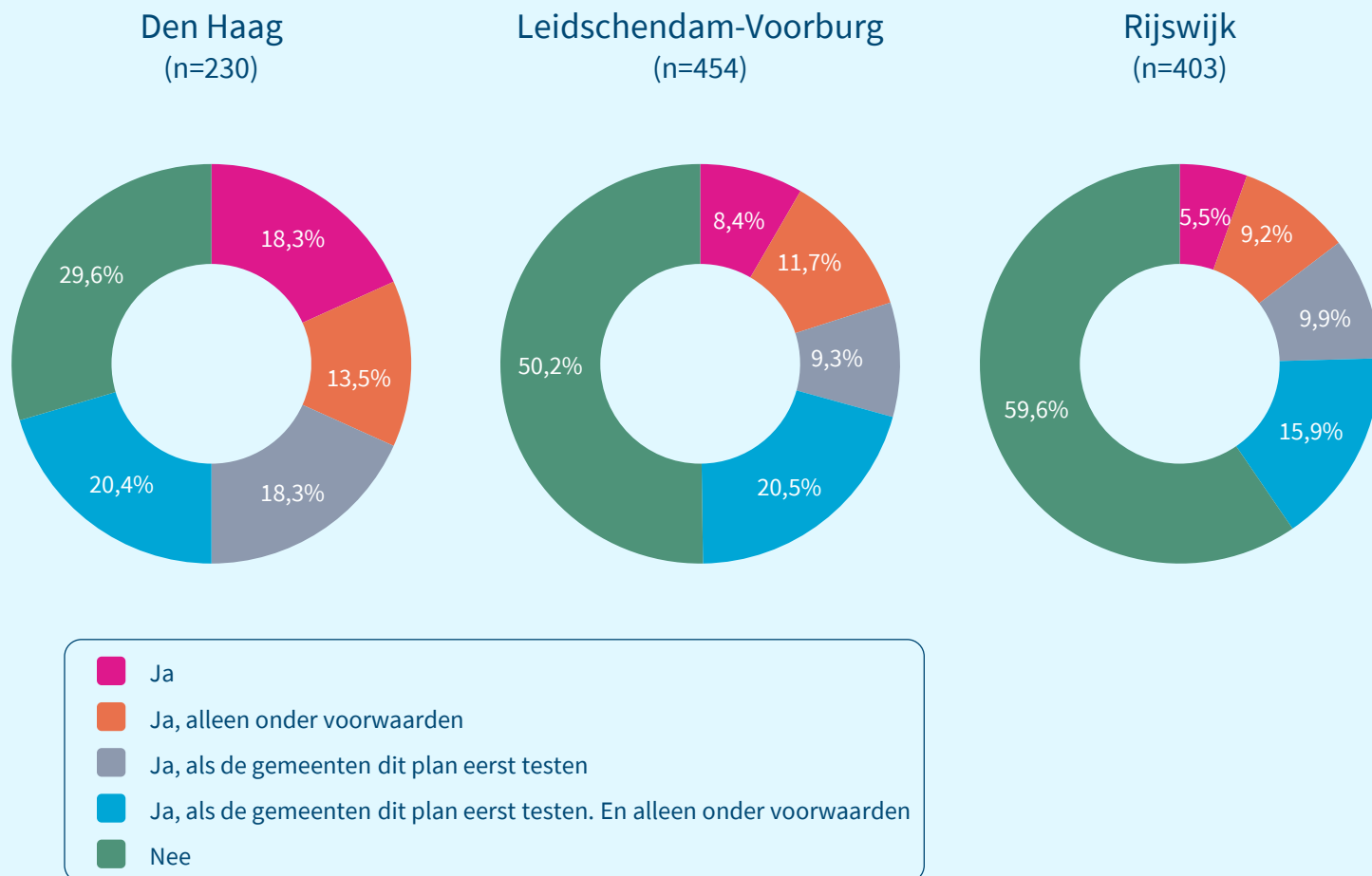
De voorwaarden die deelnemers noemen bij 'Anders' lopen erg uiteen of hebben te maken met de voorwaarden die al geformuleerd waren, er blijkt niet een andere breed-gedragen voorwaarde uit.

Figuur 4.35. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 2 – alle deelnemers



Figuur 4.36. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 2 – per gemeente

Gesloten versie



De meeste deelnemers uit Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zijn tegen Plan 2. De meeste deelnemers uit Den Haag zijn voor een vorm van Plan 2, zoals een voorafgaande test en/of onder aanvullende voorwaarden

Deelnemers kregen de vraag of ze wel of geen voorstander zijn van Plan 2, eventueel onder voorwaarden of als het plan eerst getest wordt.

Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zijn in meerderheid tegen Plan 2. Een minderheid is voor een vorm van Plan 2, zoals met een voorafgaande test en/of onder aanvullende voorwaarden.

In Den Haag is minder dan één op de drie deelnemers (29,6%) tegen Plan 2. Een meerderheid van deelnemers uit Den Haag is voorstander van een vorm van Plan 2, zoals met een voorafgaande test en/of onder aanvullende voorwaarden. Maar Plan 2 wordt negatiever beoordeeld door deelnemers uit Den Haag dan Plan 1.



Deelnemers uit Den Haag die onder voorwaarden voor Plan 2 zijn vinden met name fietsveiligheid belangrijk, maar stellen ook andere voorwaarden

We zien dat deelnemers uit Den Haag die voorwaarden stellen aan van Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

De meeste van deze deelnemers vinden *Dat het veilig blijft voor fietsers* belangrijk, maar ook de voorwaarden *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*, *Dat er geen verkeer binnendoor gaat rijden*, *Dat het veilig blijft voor spelende kinderen* en *Dat er geen files komen op andere kruispunten* door meer dan de helft van deze deelnemers als voorwaarden gesteld.

Figuur 4.37. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 2

Gesloten versie, Den Haag rondom De Vlietlijn (n=31)

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Deelnemers uit Den Haag die onder voorwaarden voor het testen van Plan 2 zijn vinden met name verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijk

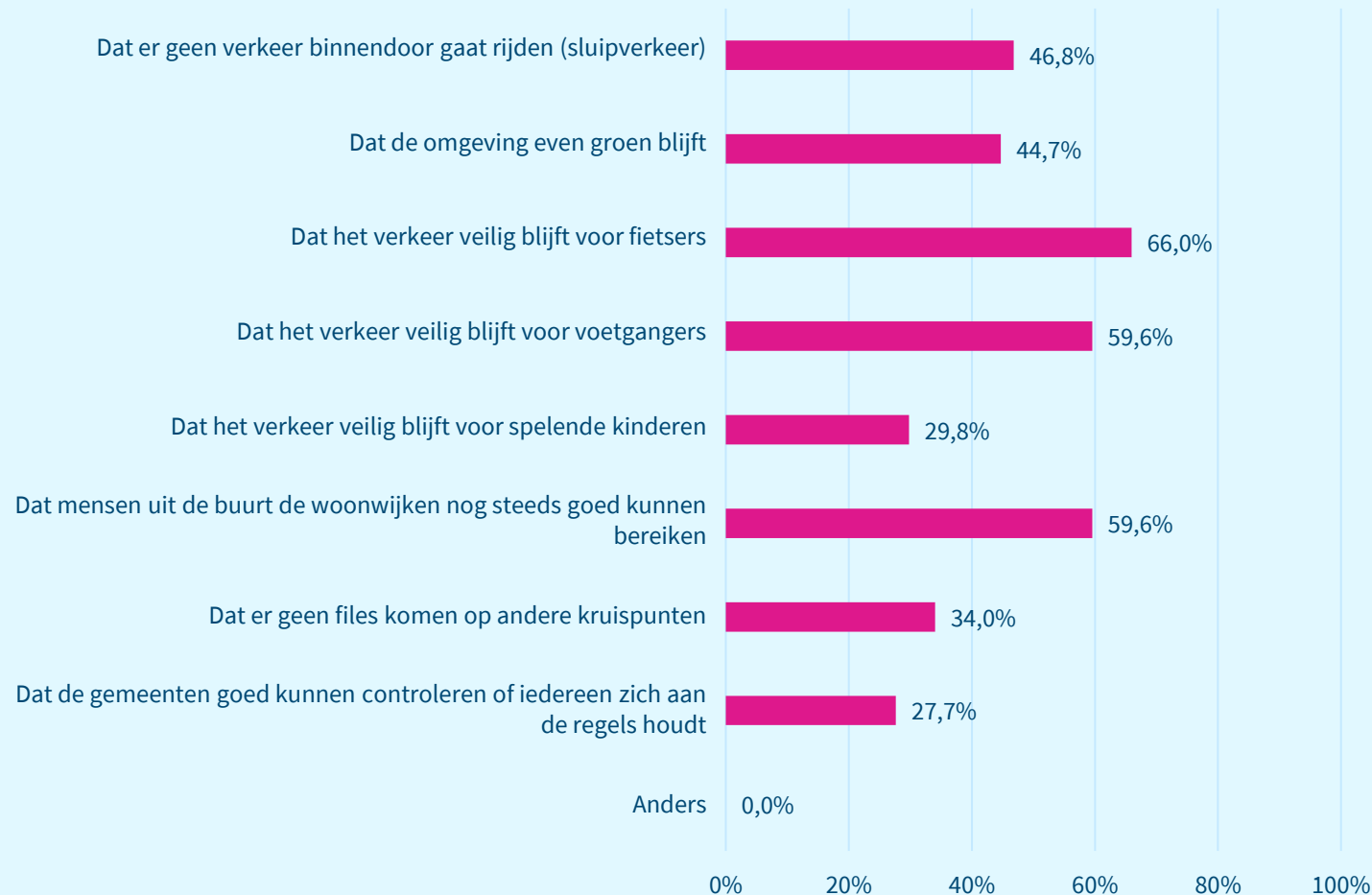
We zien dat deelnemers uit Den Haag die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

De voorwaarden die door de meerderheid van deze deelnemers gekozen worden zijn *Dat het verkeer veilig blijft voor fietsers*, *Dat het verkeer veilig blijft voor voetgangers* en *Dat mensen uit de buurt de woonwijken nog steeds goed kunnen bereiken*.

Figuur 4.38. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 2

Gesloten versie, Den Haag rondom De Vlietlijn (Gesloten versie, Den Haag rdo , n=47)

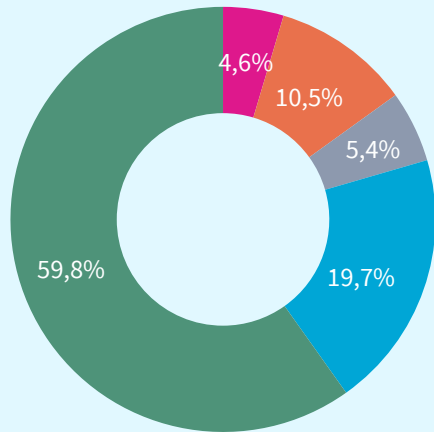
Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



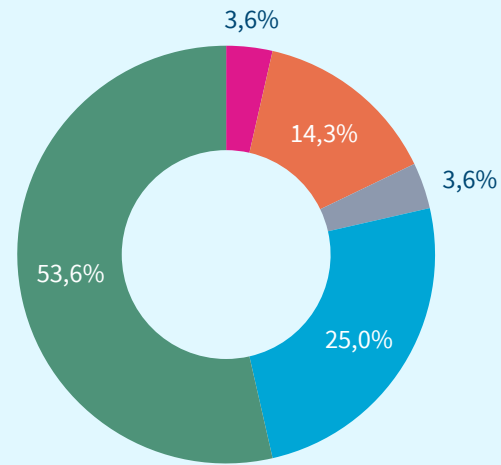
Figuur 4.39. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 2

Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

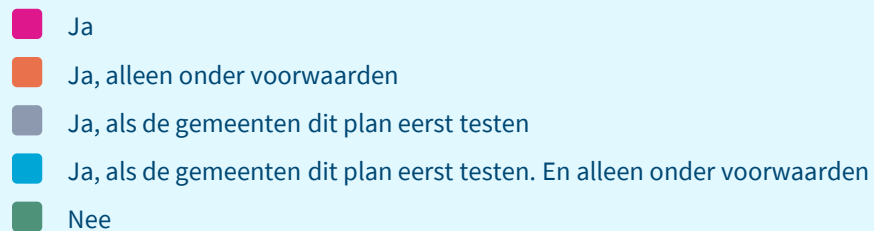
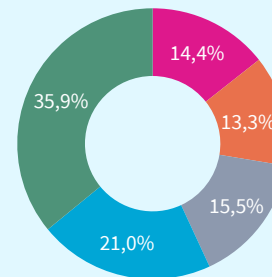
Gebied 1
(n=239)



Gebied 2
(n=28)



Gebied 3-5
(n=181)



Deelnemers die in Leidschendam-Voorburg rondom De Vlietlijn wonen zijn in merendeel tegenstander van Plan 2, in de rest van Leidschendam-Voorburg is deze groep minder groot

Als we kijken naar de steun voor Plan 2 in verschillende gebieden van Leidschendam-Voorburg, dan zien we dat inwoners van Gebied 1 en Gebied 2 kritischer zijn dan inwoners van Gebieden 3-5.



Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaardelijk voor Plan 2 zijn stellen veel verschillende voorwaarden

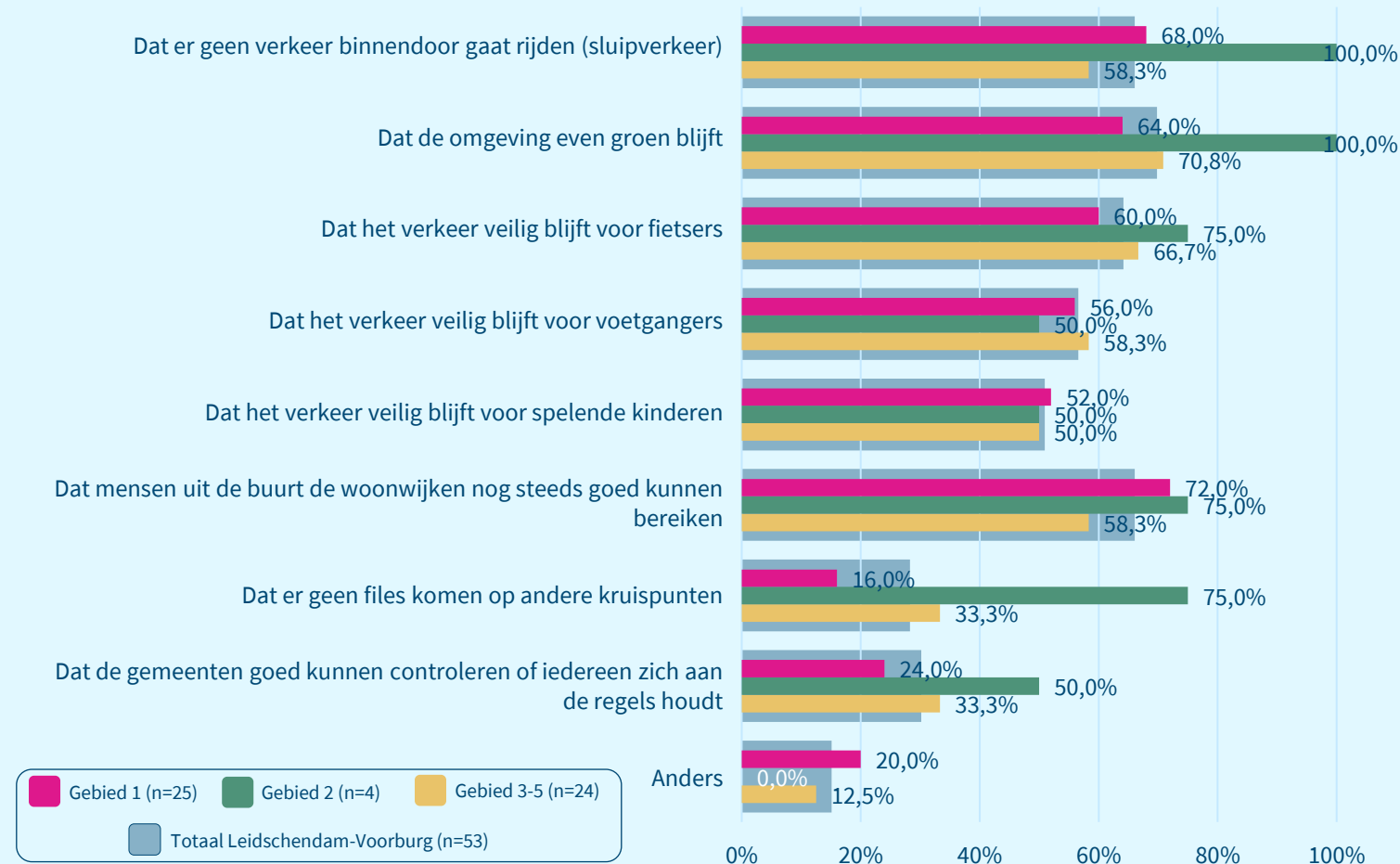
We zien dat deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaarden stellen aan Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

Voor bijna elke voorwaarde geldt dat die door de meerderheid in ten minste één gebied in Leidschendam-Voorburg als voorwaarde voor Plan 2 gesteld.

Figuur 4.40. Voorwaarden die inwoners stellen aan Plan 2

Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaardelijk voor het testen van Plan 2 zijn stellen veel verschillende voorwaarden

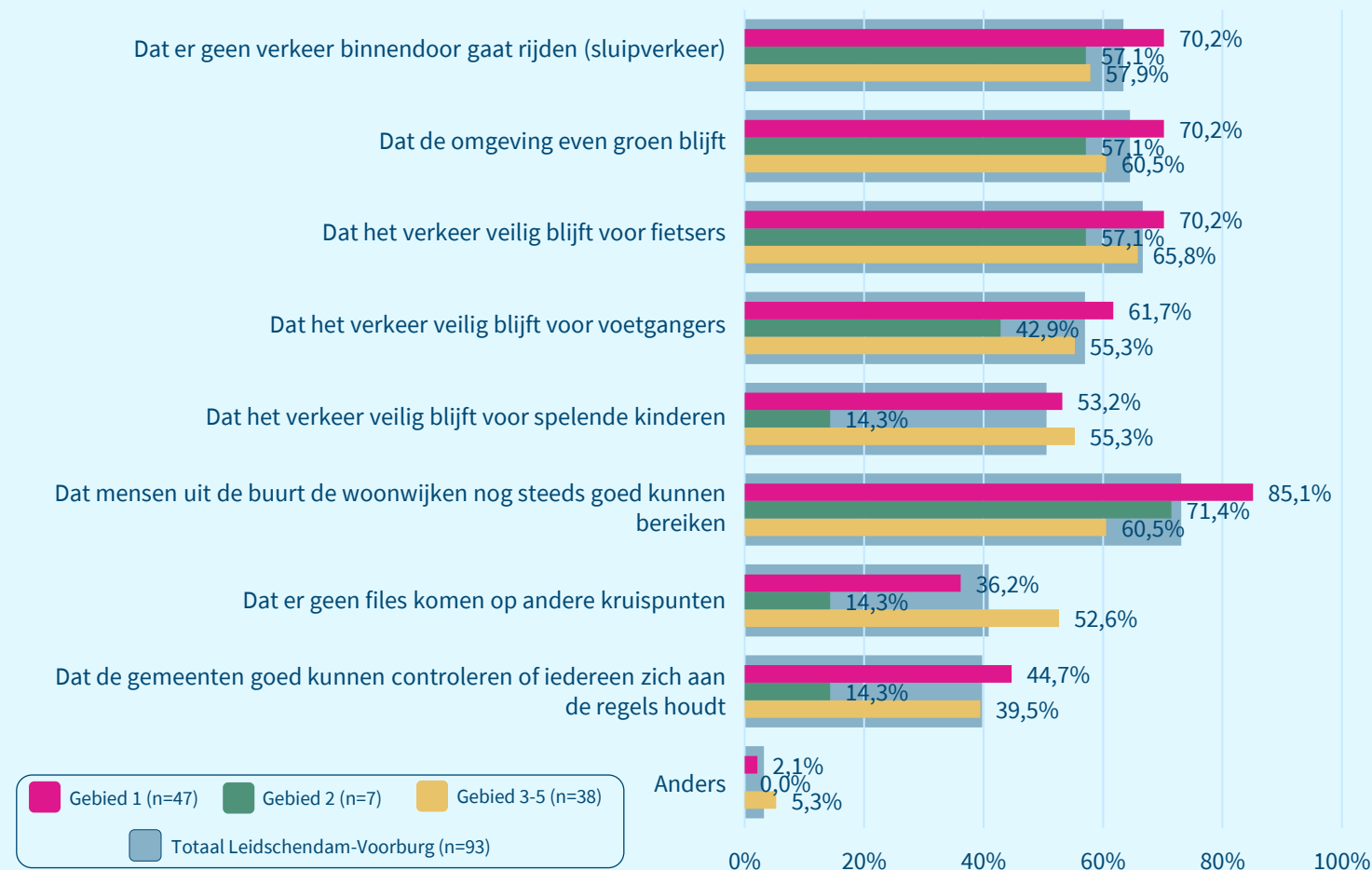
We zien dat deelnemers uit Leidschendam-Voorburg die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

Voor bijna elke voorwaarde geldt dat die door (bijna) de meerderheid in ten minste één gebied in Leidschendam-Voorburg als voorwaarde voor het testen van Plan 2 gesteld.

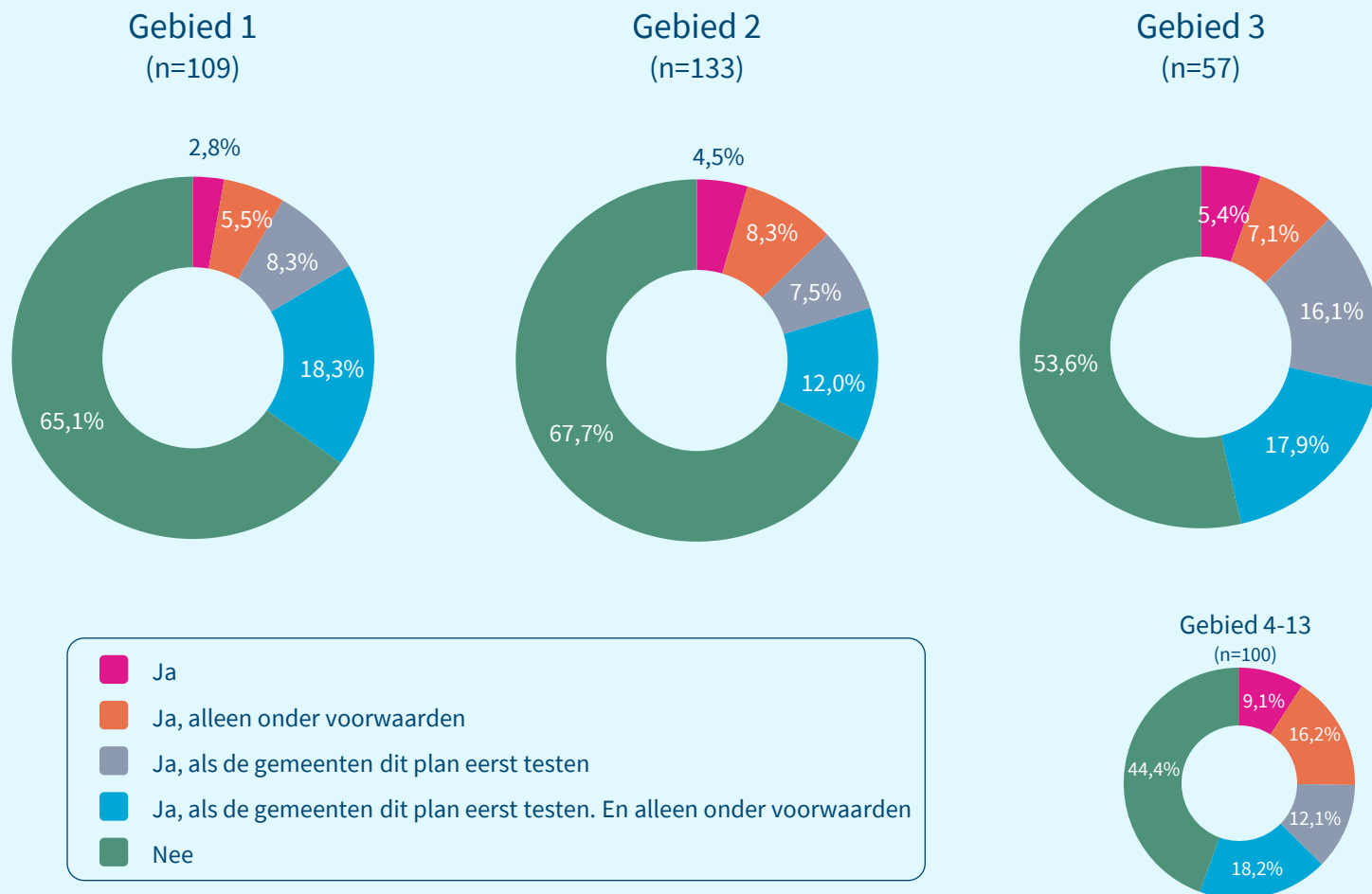
Figuur 4.41. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 2

Gesloten versie, Leidschendam-Voorburg

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 4.42. Houding van deelnemers ten opzichte van Plan 2
Gesloten versie, Rijswijk



Deelnemers die in Rijswijk rondom De Vlietlijn wonen zijn in merendeel tegenstander van Plan 2, in de rest van Rijswijk is deze groep minder groot

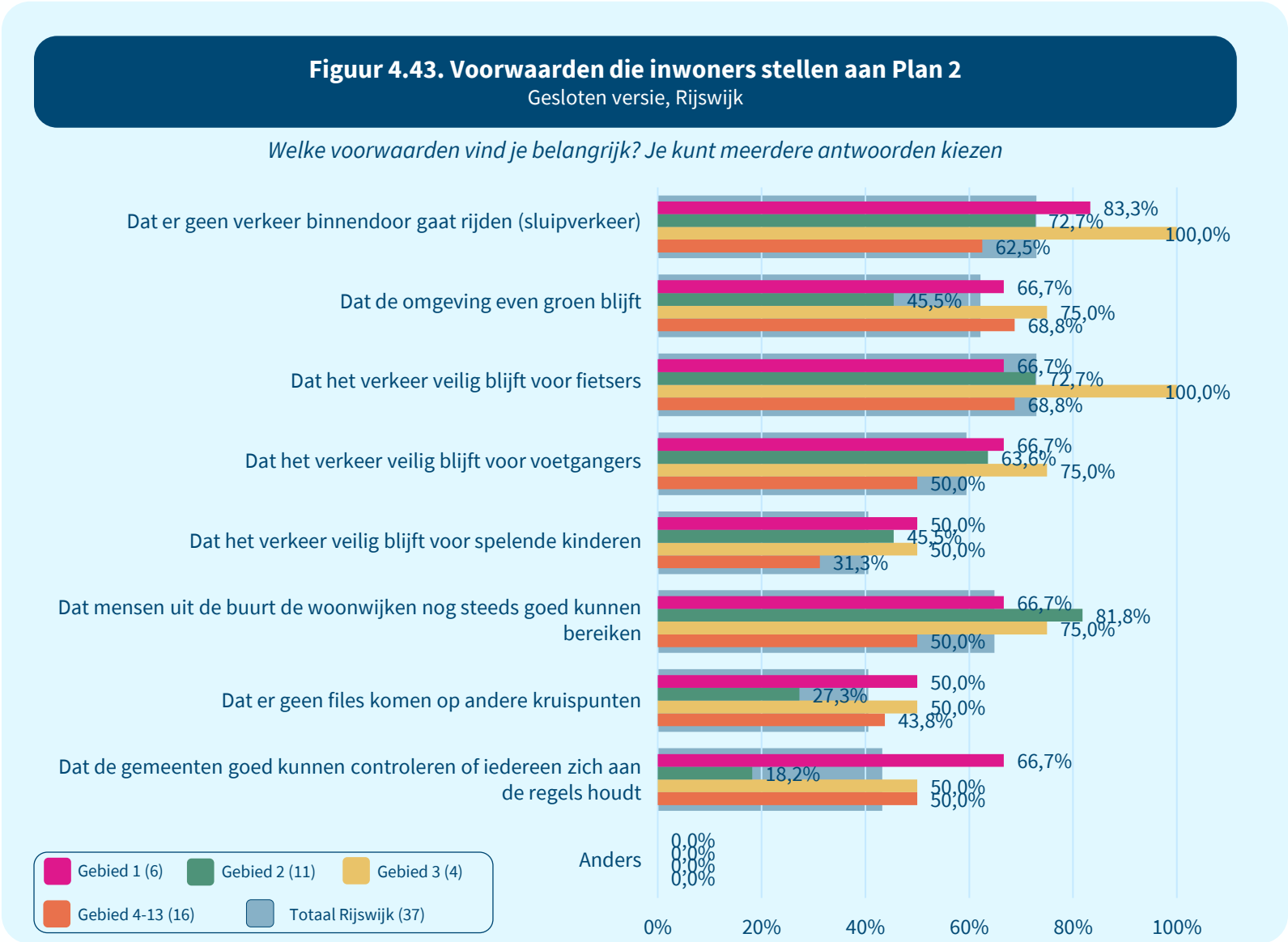
Als we kijken naar de steun voor Plan 2 in verschillende gebieden van Rijswijk dan zien we dat deelnemers uit Gebied 1 en Gebied 2 kritischer zijn op Plan 2 dan deelnemers uit andere gebieden.



Deelnemers uit Rijswijk die voorwaardelijk voor Plan 2 zijn stellen veel verschillende voorwaarden

We zien dat deelnemers uit Rijswijk die voorwaarden stellen aan van Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

Voor bijna elke voorwaarde geldt dat die door de meerderheid in ten minste één gebied in Rijswijk als voorwaarde voor Plan 2 gesteld.



Deelnemers uit Rijswijk die voorwaardelijk voor het testen van Plan 2 zijn stellen veel verschillende voorwaarden

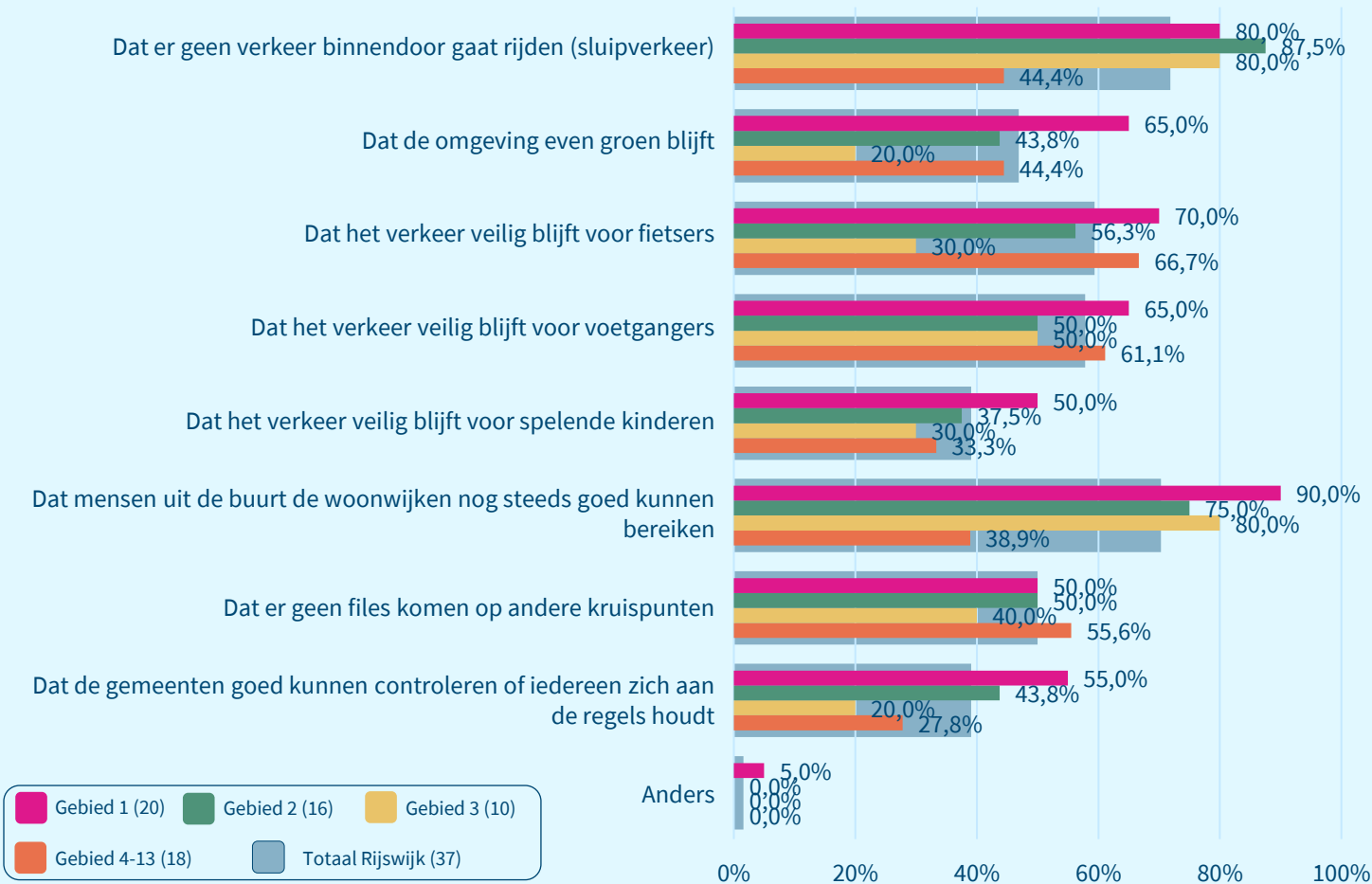
We zien dat deelnemers uit Rijswijk die voorwaarden stellen aan het testen van Plan 2 veel verschillende voorwaarden stellen. Meerdere voorwaarden zijn door meer dan de helft van deze deelnemers gekozen.

Voor bijna elke voorwaarde geldt dat die door de meerderheid in ten minste één gebied in Rijswijk als voorwaarde voor het testen van Plan 2 gesteld.

Figuur 4.44. Voorwaarden die inwoners stellen aan het testen van Plan 2

Gesloten versie, Rijswijk

Welke voorwaarden vind je belangrijk? Je kunt meerdere antwoorden kiezen



Figuur 4.45. Meest genoemde zorgen bij Plan 2

Door deelnemers genoemde zorg	Illustrerende quotes	Frequentie*
Zorgen over verkeersdruk Met name bij de Geestbrugweg, Haagweg en Prinses Mariannelaan	<i>“Gaaf veel te druk worden op de omleidingsroutes”</i> <i>“Prinses Mariannelaan wordt al zwaar belast. Zou het een idee zijn om éénrichtingsverkeer op de prinses Mariannelaan te combineren met éénrichtingsverkeer op de Maanweg (een mooi rondje)?”</i> <i>“Recent was de brug dicht, dit zorgde voor krankzinnige files rond de Geestbrug, dit moet ten alle tijden voorkomen worden.”</i>	★★★
Zorgen over bereikbaarheid en extra reistijd, met name voor omwonenden	<i>“Toenemende drukte en minder bereikbaarheid eigen wijk terwijl ik afhankelijk ben voor werk én privé van de auto”</i> <i>“Als bewoner van de Binckhorst wordt je dan helemaal opgesloten. Je komt Voorburg of Rijswijk dan nauwelijks in, zelfs al moet je daar zijn voor bestemmingsverkeer. Ik heb veel bestemmingsverkeer in Voorburg en Rijswijk. Ik zou niet willen dat ik niet meer over de Westenburgstraat of Binckhorstlaan kan met de auto.”</i>	★★
Verder genoemd: - Zorgen over sluipverkeer - Zorgen over verkeersveiligheid		

Deelnemers noemen het meest verkeersdruk als zorg

Deelnemers werd gevraagd om hun houding ten opzichte van Plan 2 te onderbouwen. Zij noemden vooral veel zorgen die zij hebben bij Plan 2.

Met name zorgen over verkeersdruk werd genoemd, vooral bij de Geestbrugweg, de Haagweg en de Prinses Mariannelaan.

Deelnemers noemden ook zorgen over bereikbaarheid en reistijd, sluipverkeer en verkeersveiligheid.



Figuur 3.46. Andere opmerkingen over Plan 2

“het lijkt mij leefbaarder de buitenringen meer te belasten zoals in Plan 1 . Hier zie je dat de Pr Marianne laan veel drukker wordt en dus minder leefbaar.”

“Beter plan dan Knip Geestbrug”

“Plan 2 is beter dan 1 maar herhaal, ontsluit OV via de Lekstraat. Beperk het autobezit op de Binckhorst en ontsluit via de Neherkade op de Regulusweg.”

“Maximum 30km per uur is prima”

“Rijswijk en Voorburg zijn de dupe!! Den Haag moet een eigen weg naar de snelweg bouwen zonder grondgebied van Rijswijk en Voorburg te betreden. Laat Den Haag een tunnel bouwen of hoog viaduct. Hebben ze in China ook gedaan.”

“Snelheid sowieso naar 30km/u overal. Je merkt dat de prinses Mariannelaan en maanweg een racebaan is. Dit plan testen is een optie maar wegen afsluiten is denk ik niet handig dan krijg je alleen maar meer sluipverkeer door woonwijken etc.”

“Ga geld uitgeven aan dingen die het hier beter maken, niet dingen die lijken alsof ze leven hier beter maken.”

“Heel slecht plan. De bestaande woonwijken worden de dupe van de nieuwe bewoners van de Binckhorst. Alle overlast komt daar terecht. De oude wijken worden hierdoor onleefbaar.”

“Ik denk dat grote parkings met aansluitend OV de oplossing moeten bieden. Het kan niet meer zo zijn dat iedereen bij of voor z'n huis kan parkeren. Er zijn teveel mensen en teveel auto's.”¹

“Nog slechter dan Plan 1.”

“Goed plan. Veiliger voor fietsers en geen sluipverkeer tussen binckhorst en Voorburg. Kruising bij A12 toe en afritten ook geen extra flessenhals tov nu.”

Behalve zorgen hadden deelnemers ook diverse andere opmerkingen over Plan 2

Door de aard van de vraag (*Wil je je antwoord uitleggen?*) levert de motivatie-vraag diverse antwoorden op die zich moeilijk laten categoriseren. Behalve zorgen werden door deelnemers veel verschillende andere visies op Plan 2 en andere opmerkingen over Plan 2 geuit. De quotes hiernaast geven hier een beeld van.



**Hoofdresultaten****5****Over de vragenlijst**

1

Aanleiding, globale
opzet en respons

2

Aanleg van De Vlietlijn

3

Keuzes over De
Vlietlijn en het gebied
eromheen

4

Doorstroombeperkende
maatregelen rondom de
Binckhorst

5

Over de vragenlijst

6

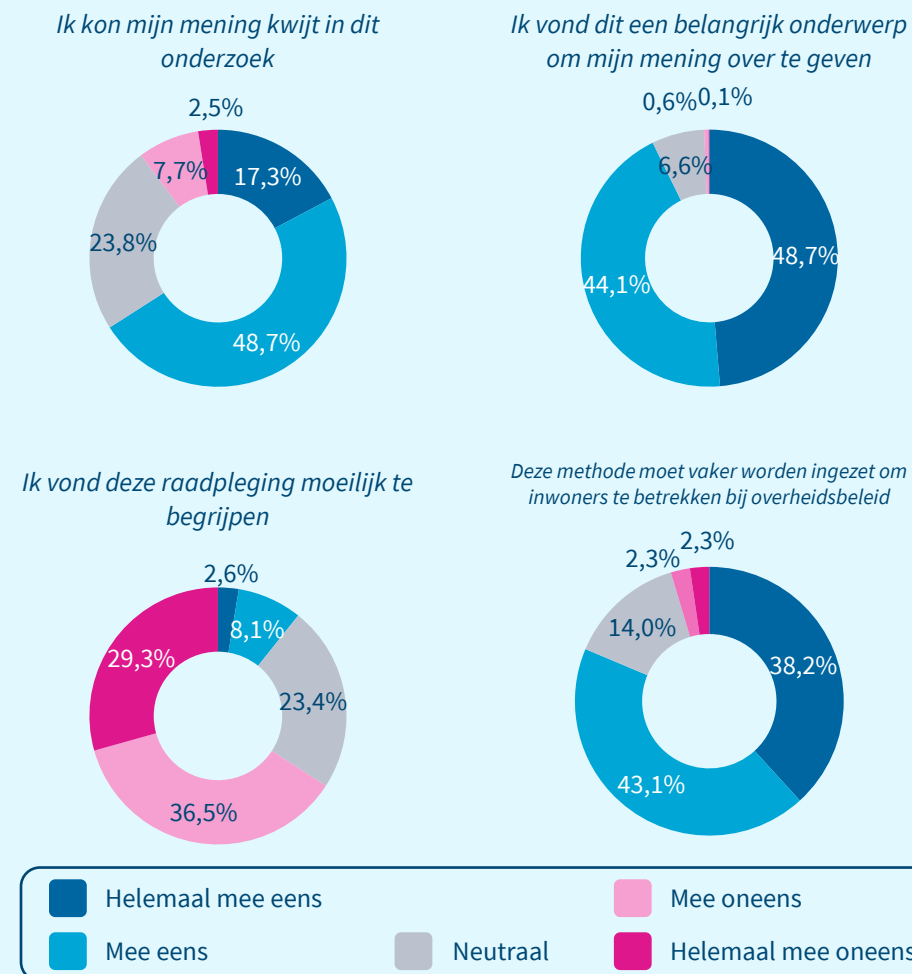
Methodologie

Hoe hebben deelnemers aan de gesloten versie het onderzoek gewaardeerd?

Figuur 7.1 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over het onderzoek. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan de gesloten versie.

- Deelnemers zijn positief over het onderzoek: **90,1%** van de deelnemers geeft een voldoende. Ze beoordelen het onderzoek gemiddeld met een rapportcijfer **7,1**.
- De meeste deelnemers (66,0%) geven aan hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek. Dit zien we ook in andere, vergelijkbare onderzoeken. 10,2% geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek.
- De meeste deelnemers (92,8%) geven aan dat ze het een belangrijk onderwerp om hun mening over te geven.
- De meeste deelnemers (65,8%) vonden de raadpleging niet moeilijk te begrijpen. Rond de 10% vond het wel moeilijk te begrijpen.
- De meeste deelnemers (81,3%) vinden dat de methode vaker zou moeten worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid.

Figuur 7.1. Over hoe deelnemers de gesloten raadpleging waarderen

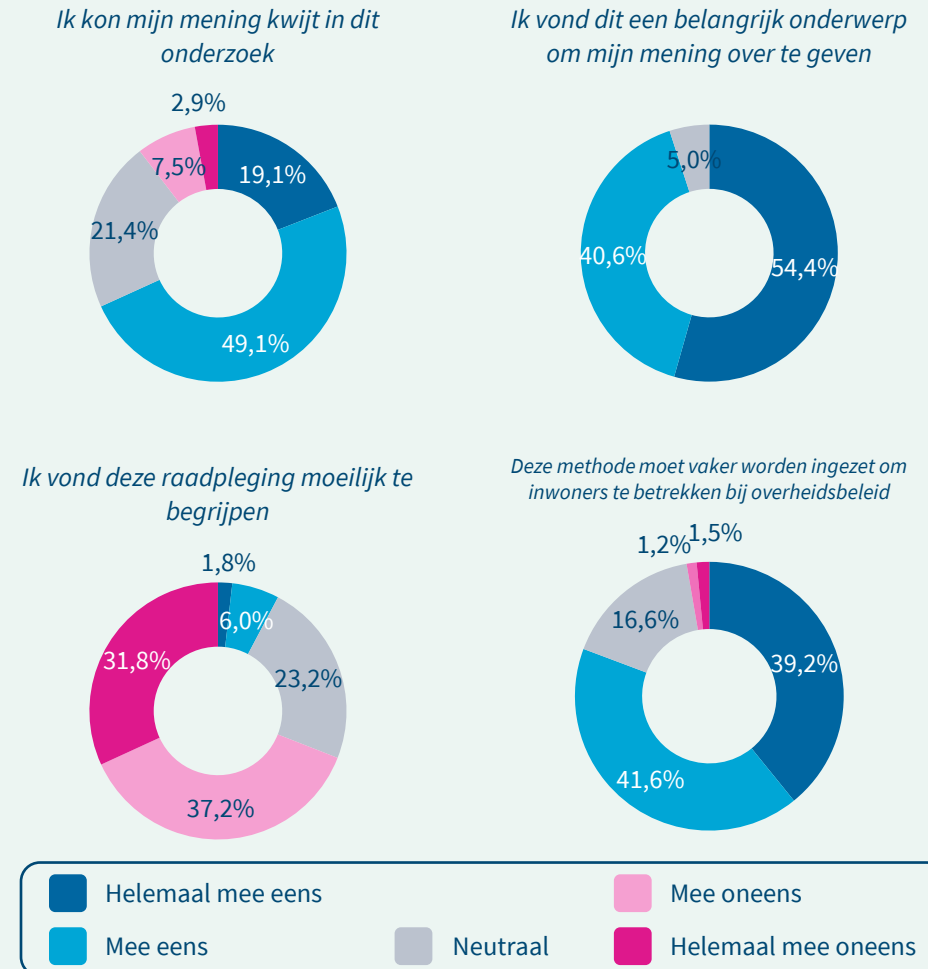


Hoe hebben deelnemers aan de open versie het onderzoek gewaardeerd?

Figuur 7.2 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over het onderzoek. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan de gesloten versie.

- Deelnemers zijn positief over het onderzoek: **91,2%** van de deelnemers geeft een voldoende. Ze beoordelen het onderzoek gemiddeld met een rapportcijfer **7,1**.
- De meeste deelnemers (68,2%) geven aan hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek. Dit zien we ook in andere, vergelijkbare onderzoeken. 10,4% geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek.
- De meeste deelnemers (95,0%) geven aan dat ze het een belangrijk onderwerp om hun mening over te geven.
- De meeste deelnemers (69,0%) vonden de raadpleging niet moeilijk te begrijpen.
- De meeste deelnemers (65,8%) vindt dat de methode vaker zou moeten worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid.

Figuur 7.2. Over hoe deelnemers de open raadpleging waarderen



Bijlage

Gebieden in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk

Figuur B.1. Zes deelgebieden rondom De Vlietlijn



Den Haag
Rondom De Vlietlijn

Rijswijk
Gebied 1
Gebied 2
Gebied 3

Leidschendam-Voorburg
Gebied 1
Gebied 2

Gebieden in Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk

Om onderscheid te maken tussen deelnemers uit verschillende gebieden in de drie gemeenten werd gevraagd om aan te geven in welke gemeente zij wonen en in welk gebied binnen die gemeente zij wonen.

Er zijn zes deelgebieden rondom De Vlietlijn onderscheiden, één in Den Haag, twee in Leidschendam-Voorburg en drie in Rijswijk.

Behalve de verschillende deelgebieden rondom De Vlietlijn is in de gemeente Leidschendam-Voorburg onderscheid gemaakt tussen drie andere deelgebieden en is in gemeente Rijswijk onderscheid gemaakt tussen tien andere deelgebieden. Op de volgende pagina's staan de kaartjes waarop te zien is wat de verschillende deelgebieden in de gemeenten waren.

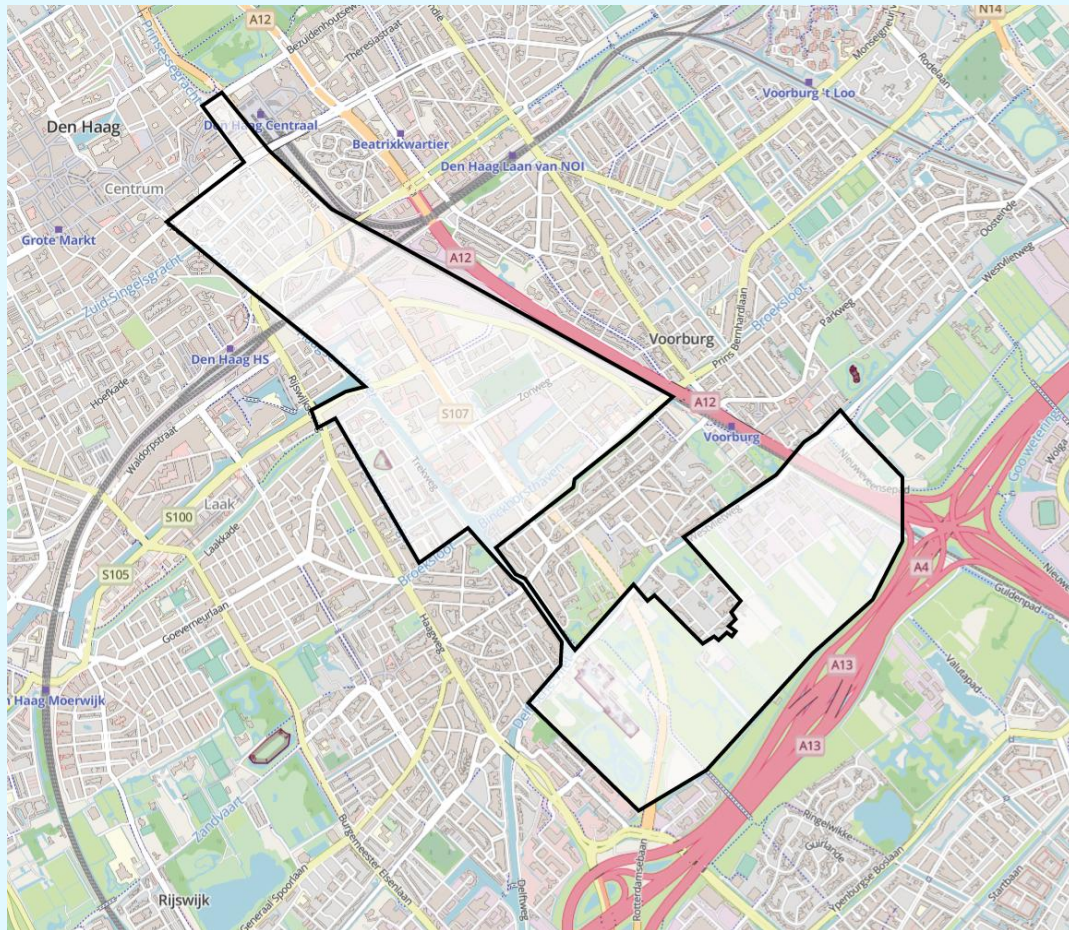
In gemeente Den Haag werden voor de gesloten versie alleen inwoners uit het gebied rondom De Vlietlijn uitgenodigd per brief. Daarom kregen zij geen vraag over in welk gebied zij wonen te zien. In Den Haag is ervoor gekozen om geen onderscheid te maken tussen meer deelgebieden, behalve het onderscheid wel of niet rondom De Vlietlijn. Daarom kregen deelnemers uit Den Haag bij de open versie kregen alleen de vraag of zij in het gebied rondom De Vlietlijn (inclusief kaartje) wonen.

Uit privacyoverwegingen zijn in de open versie de deelgebieden rondom De Vlietlijn in Leidschendam-Voorburg en Rijswijk samengevoegd. Daarom hadden twee versies een ander kaartje voor deze gemeenten in de raadpleging. De gebieden die in de clusteranalyse van de drie groepen ([pagina 82-87](#)) worden genoemd zijn de gebieden van het kaartje uit de gesloten versie.



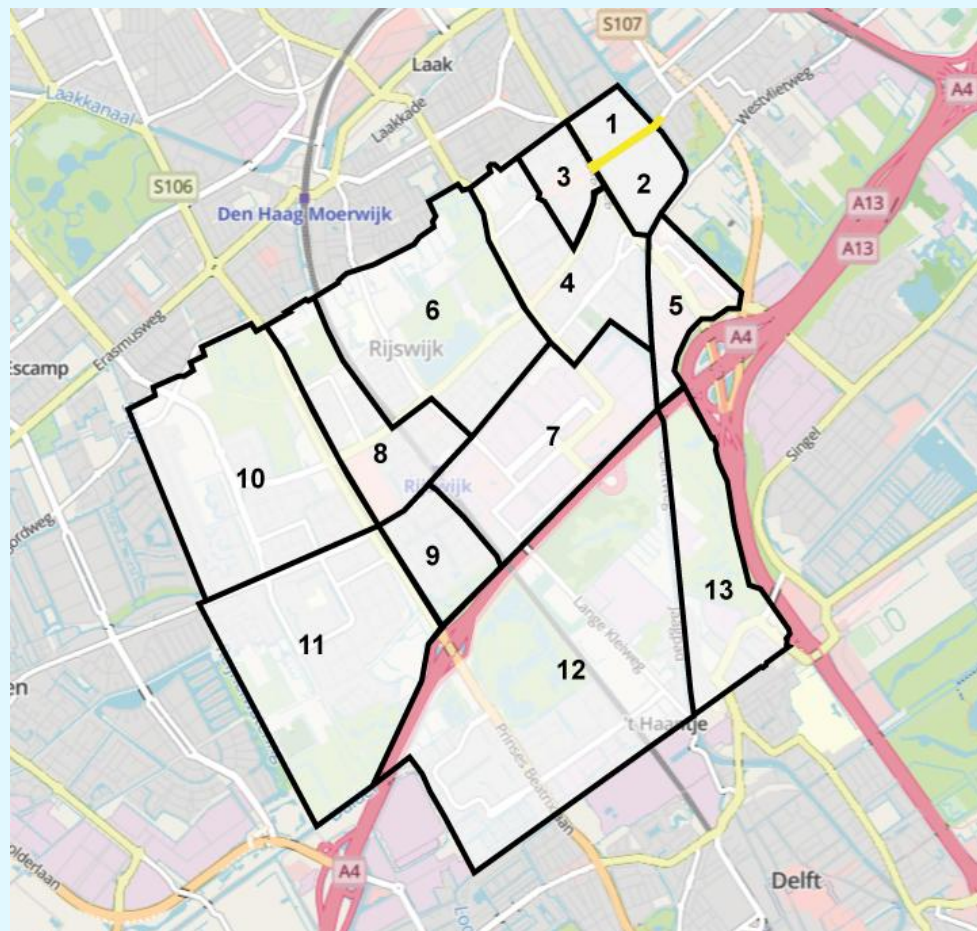
Figuur B.2. Den Haag, rondom De Vlietlijn

Open versie



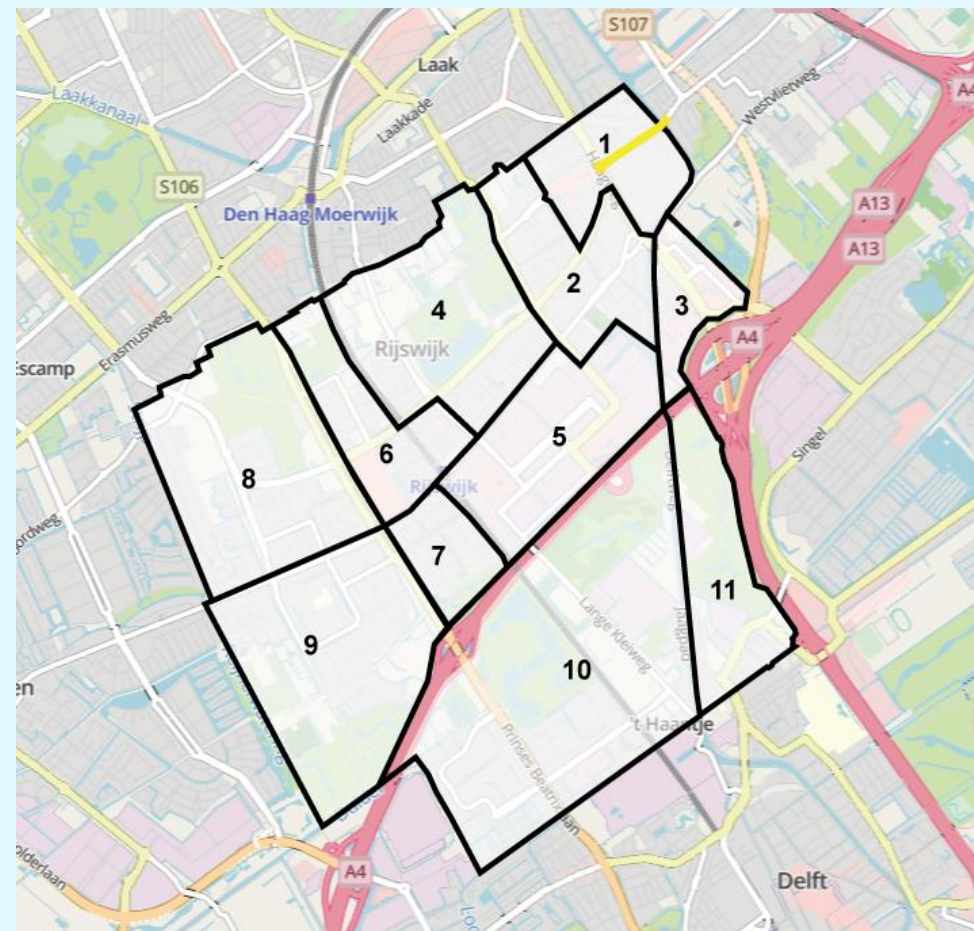
Figuur B.5. Kaart van Rijswijk

Gesloten versie

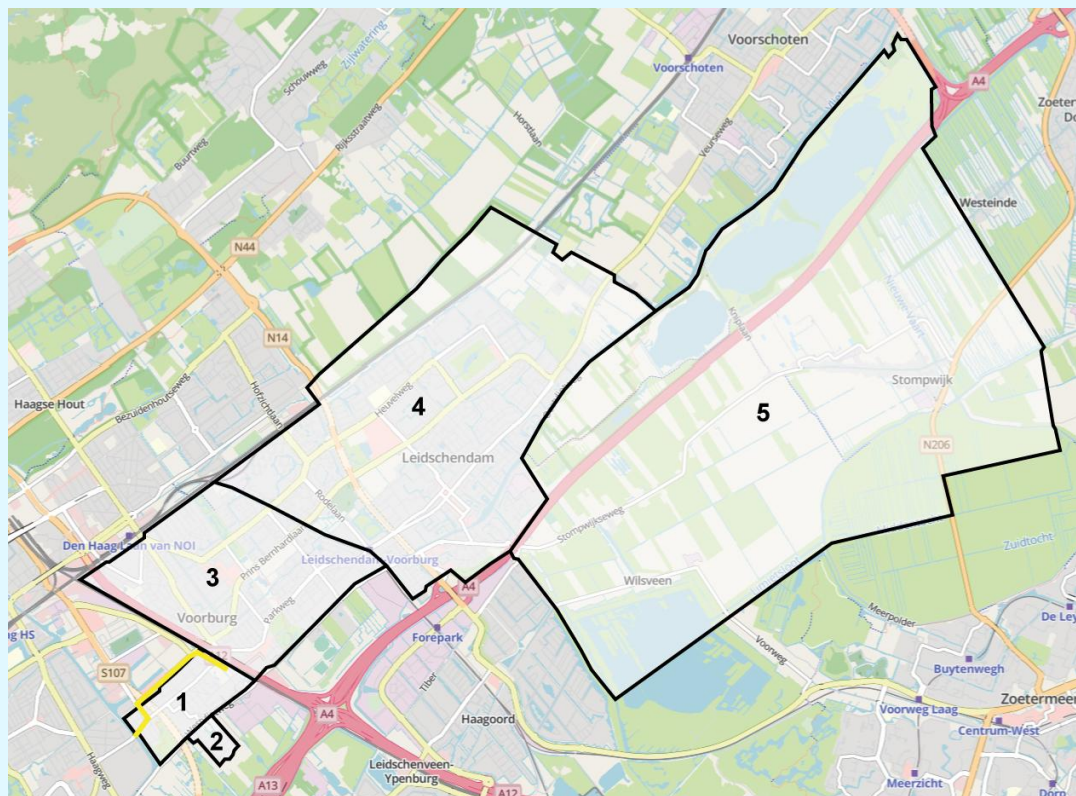


Figuur B.6. Kaart van Rijswijk

Open versie



Figuur B.3. Kaart van Rijswijk
Gesloten versie



Figuur B.4. Kaart van Leidschendam-Voorburg
Gesloten versie

