

Aan de raad van de gemeente
LEIDSCHENDAM-VOORBURG



**Leidschendam-
Voorburg**

Datum 28 oktober 2025

Nummer 4446

Onderwerp Raadsvoorstel vaststellen maatregelpakket en locatie eindhalte Voorburg voor De Vlietlijn

Portefeuillehouder Wethouder Keus

1. Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- a. Onder voorwaarde van positieve resultaten van zowel het binnen/buiten scope onderzoek en als de uitwerking van de doorstroombelemmerende maatregel ter hoogte van de Geestbrug, in te stemmen met Maatregelpakket 1 met een doorstroombelemmerende maatregel (verkeersfilter) op de Geestbrug als uitgangspunt van de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief van De Vlietlijn.
- b. De locatie eindhalte Voorburg voor De Vlietlijn vast te stellen op locatie Stationsplein.

2. Aanleiding

Tot 2040 komen er in het gebied CID-Binckhorst in Den Haag zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. In de Binckhorst gaat het om 12.500 woningen. Dat betekent straks meer verkeer van bewoners, werkenden en andere reizigers. De gemeenten moeten op tijd ingrijpen om de wijk met de ontwikkelingen van de Binckhorst leefbaar en veilig te houden. Ook zonder de verwachte woningbouw komt er in de nabije toekomst een te grote druk op de bereikbaarheid en de leefbaarheid.

Het college heeft op 15 juli 2025 besloten het Intergemeentelijk Gebiedsprogramma (hierna IGP) doorontwikkeling Binckhorst, Geothermie en De Vlietlijn vrij te geven voor zienswijzen. Zoals bij deze vrijgave aangegeven, is er parallel aan de zienswijzeperiode nog een keuze nodig op twee onderdelen op het grondgebied van Leidschendam-Voorburg: :

1. Het verkeersmaatregelpakket;
2. De positie van de eindhalte in Voorburg.

Beide keuzes moeten gemaakt worden om een positief bijdrage te realiseren aan de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in Leidschendam-Voorburg en specifiek in Voorburg-West.

Parallel aan het opstellen van het IGP (dat nu is vrijgeven voor zienswijzen), zijn de (verkeers)onderzoeken en de nadere participatie uitgevoerd. Met deze resultaten is het nu mogelijk een keuze te kunnen maken op deze 2 onderdelen. Daartoe dient dit raadsvoorstel. Met het voorliggende besluit, zet de gemeente een volgende stap waarmee een bruisend, groen en verbonden stationsgebied mogelijk is. Het college stelt een pakket voor waar de weg voor inwoners

van LV bereikbaar blijft, waar de lokale wegen de veiliger en rustiger worden, waar groen en parkeren zo veel mogelijk hun plek kunnen houden en waar het gebied – van Stationsplein tot Opa's veldje – integraal een upgrade krijgt.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de eerdere iBabs-dossiers

- 3801 Vaststellen proces gebiedsvisie HOV CID Binckhorst.
- 3952 Vrijgeven voor zienswijze procedure van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau PlanMER, “De Vlietlijn en doorontwikkeling Binckhorst.”
- 4258 Vaststellen Nota van Antwoord voor zienswijze procedure van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau PlanMER, “De Vlietlijn en doorontwikkeling Binckhorst.”
- 4330 Raadsbrief Vrijgeven Intergemeentelijke gebiedsprogramma Doorontwikkeling Binckhorst en De Vlietlijn voor zienswijzen
- 4443 raadsbrief motie 910 (7 oktober in het college)
- 4444 raadsbrief motie 911 (14 oktober in het college)

3. Afwegingen

In 2023 heeft de gemeenteraad de Voorkeursvariant voor De Vlietlijn en het pakket mobiliteitsmaatregelen vastgesteld en het college opdracht gegeven dit uit te werken. Op dit moment worden de plannen uitgewerkt zoals door de gemeenteraad zijn vastgesteld in het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst.

Basispakket Mobiliteit		
Thema	Nummer	Maatregel
 HOV	0	HOV-verbinding tussen Den Haag Centraal en station Voorburg met een aftakking naar Rijswijk/Delft
	1	Trekfietstracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam, deel kop Binckhorst
 Langzaam verkeer	2	Fietsroute Zonweg (brug)
	3	Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4	Fietsmaatregel: Schenktunnel langzaam verkeersverbinding opwaarderen
	13	Verbinding Binckhorst – Voorburg (t.h.v. Melkwegstraat/Heeswijkstraat)
 SMART Mobility	14	Caballerobrug voor langzaam verkeer
	5	Wijk hubs met verschillende vormen van deelfervoer
 Stations, fietsparkeren	6	Algehele bevordering deel- en MaaS-concepten
	8	Uitbreiden bestaande fietsvoorziening westzijde Den Haag Centraal
 Ruimtegebruik	9	Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
	12	Herinrichting en fietsroute Prinses Mariannelaan (west) en Binckhorstlaan-Voorburg
	15	Inrichting Lekstraat
	16	Herinrichting Prinses Mariannelaan
	17	Doorstroom belemmerende maatregel autoverkeer bij Geestbrug
	18	Herinrichting Geestbrugweg

De Vlietlijn is één van de uit te werken maatregelen om de toename in het verkeer op te vangen en de reistijd voor inwoners te verkorten. Bewoners, werkenden en bezoekers reizen straks comfortabel en snel tussen Voorburg, Den Haag Centraal, Binckhorst en Rijswijk.

De nieuwe tramlijn biedt de kans om de omgeving eromheen opnieuw en beter in te richten. Naast een goede en verantwoorde inpassing van De Vlietlijn, zijn er daarom ook middelen beschikbaar gesteld om fors te investeren in de bereikbaarheid en leefbaarheid van Voorburg-West, bijvoorbeeld voor de herinrichting van de Prinses Mariannelaan. Twee belangrijke tussenbesluiten hiervoor zijn het maatregelpakket voor de verkeerstromen (uitwerking van maatregel 17 uit het masterplan) en de positie van de eindhalte in de buurt van station Voorburg.

Maatregelpakket De Vlietlijn

Aanleiding en onderzoeken

Door de doorontwikkeling van de Binckhorst en de autonome groei neemt het aantal vervoersbewegingen in het gebied enorm toe. Hierdoor ontstaan er binnen Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg grote verkeersknelpunten. De uitkomsten van de verkeersonderzoeken voor De Vlietlijn bevestigen dit beeld en geven aan dat alleen een tramlijn niet voldoende is om de vergrote drukte op de weg tegen te gaan.

Door de gemeente Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg en het projectteam De Vlietlijn is gezien dat er zowel binnen als buiten de scope van het project grote knelpunten zijn op kruispunten. Om deze reden is het binnen/buitenscope onderzoek opgepakt om met de gemeenten en het projectteam deze knelpunten aan te pakken. Dit gaat om

- de buitenscope kruispunten Neherkade/Rijswijkseweg, Laan van NOE/Prins Bernardlaan, Laan van NOE/Parkweg
- en binnen scope om de Regulusweg/Maanweg en de Haagweg/Geestbrugweg.

Daarnaast gaat dit onderzoek ook in op het gebruik van de Rotterdamsebaan (Victory Boogie Woogie tunnel). De knelpunten op deze kruispunten worden nadrukkelijk niet veroorzaakt door de komst van de tram maar vooral door de toename van het verkeer door onder andere de doorontwikkeling van de Binckhorst.

Het college vindt het met name belangrijk dat het lokale verkeer binnen de gemeente en tussen Voorburg-West en Rijswijk mogelijk blijft. Voor de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid is wel noodzakelijk dat het doorgaande verkeer van en naar de Binckhorst via Rijswijk Geestbrugweg en Leidschendam-Voorburg Pr. Mariannelaan / Binckhorstlaan voorkomen moet worden. Voor doorgaand verkeer zijn onze gemeentelijke wegen niet bedoeld; daarvoor zou vooral de Rotterdamsebaan gebruikt moeten worden.

Naast het aanpakken van de binnen/buitenscope kruispunten is het nodig een maatregelpakket te kiezen om doorgaand verkeer te voorkomen (de uitwerking van maatregel 17 uit het in 2023 vastgestelde pakket).

Om dit doorgaande verkeer te voorkomen, zijn passende maatregelen noodzakelijk. Hiervoor zijn twee maatgevende maatregelpakketten onderzocht. Deze pakketten worden in de volgende paragraaf beschreven en geïllustreerd.

Deze beschreven maatregelpakketten zijn aanvullend op de uitkomsten van het binnen/buitenscope onderzoek voor de bovengenoemde kruispunten (deze onderzoeken lopen nog). De resultaten zullen van essentieel belang zijn voor het vervolg omdat het oplossen van de knelpunten op deze kruispunten randvoorwaardelijk is voor het gehele project. Naar verwachting zal hier in het voorjaar van 2026 meer duidelijkheid over zijn,

In de plaatjes van de uitkomsten van de verkeersonderzoeken zijn de buitenscope kruispunten op dit moment wit gekleurd. In de dynamische simulatie zijn deze kruispunten “uitgezet”, omdat het op verkeer op de kruispunten zo vastloopt dat er dan niets te zeggen is over de doorstroming binnen de scope en de effecten van de maatregelpakketten. Bekend is dus dat deze kruispunten vaststaan, dat is ook de reden dat het binnen/buitenscope onderzoek moet worden uitgevoerd. Deze kruispunten moeten in samenhang bekeken worden.

Maatregelpakketten (uitwerking van maatregel 17 uit het in 2023 vastgestelde pakket)

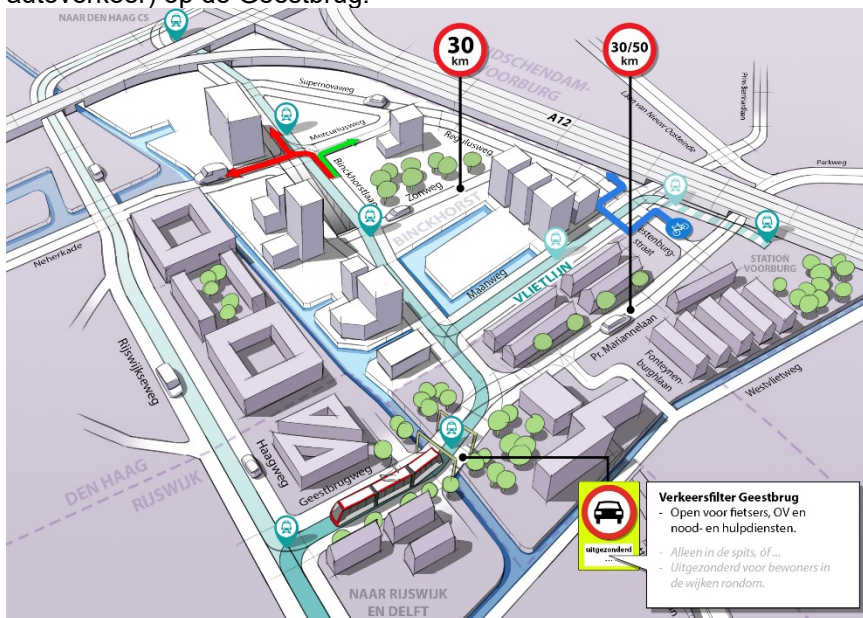
Uitgangspunt van het opstellen van de maatregelpakketten was de maatregel 17 zoals meegegeven vanuit het raadsbesluit (doorstroombelemmerende maatregel autoverkeer op de Geestbrug). In motie 725 is door de raad aan het college meegegeven als alternatief voor maatregel 17 op de Geestbrug een doorstroombelemmerende maatregel bij de brug over de Broeksloot te doen. Maatregelpakket 2 bevat deze afsluiting.

Op basis van een eerste verkenning en een participatie sessie met de omgeving zijn de experts tot vier maatregelpakketten gekomen om te onderzoeken. Deze worden ook genoemd in het IGP. Zoals ook toegelicht in de technische sessie voor raadsleden op 18 september 2025 zijn twee van deze pakketten maatgevend. (De andere twee pakketten hebben in plaats van een doorstroombelemmerende maatregel éénrichtingsverkeer).

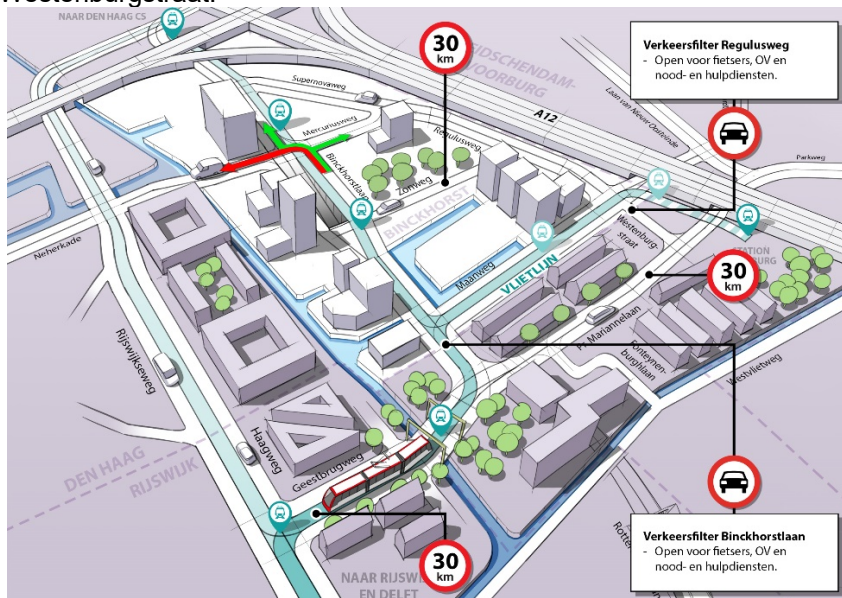
Om ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer niet door onze gemeente rijdt, moet er een maatregel komen die het doorgaande verkeer weert. Deze maatregel moet daarnaast voor zorgen dat het lokale (sociale, economische en recreatieve) verkeer mogelijk blijft. Daarom is een ‘filter’ onderzocht. Belangrijk is dat een afsluiting met een dergelijke filter alleen geldt voor het autoverkeer en niet voor fiets, OV en nood- en hulpdiensten. In het onderzoek is het gebieds- en spitsfilter onderzocht, uit het onderzoek blijken deze filters effectief. De concrete invulling van deze filter kan en moet het college nog nader bepalen in samenspraak met het projectteam, inwoners en andere belanghebbenden. De doelstelling daarbij is dat het sociaal, economisch en recreatieve verkeer binnen Voorburg en tussen Voorburg en Rijswijk mogelijk blijft. Zonder deze maatregel, komt er teveel (doorgaand) autoverkeer op onze lokale wegen.

De twee maatgevende maatregelpakketten die zijn onderzocht zijn:

1. Maatregelpakket 1 met een doorstroombelimmerende maatregel (verkeersfilter, afsluiting voor autoverkeer) op de Geestbrug.



2. Maatregelpakket 2 met twee doorstroombelimmerende maatregelen (verkeersfilters, afsluiting voor autoverkeer), te weten op de Maanweg (Binckhorstlaan LV deel) en Maanweg-Westenburgstraat.



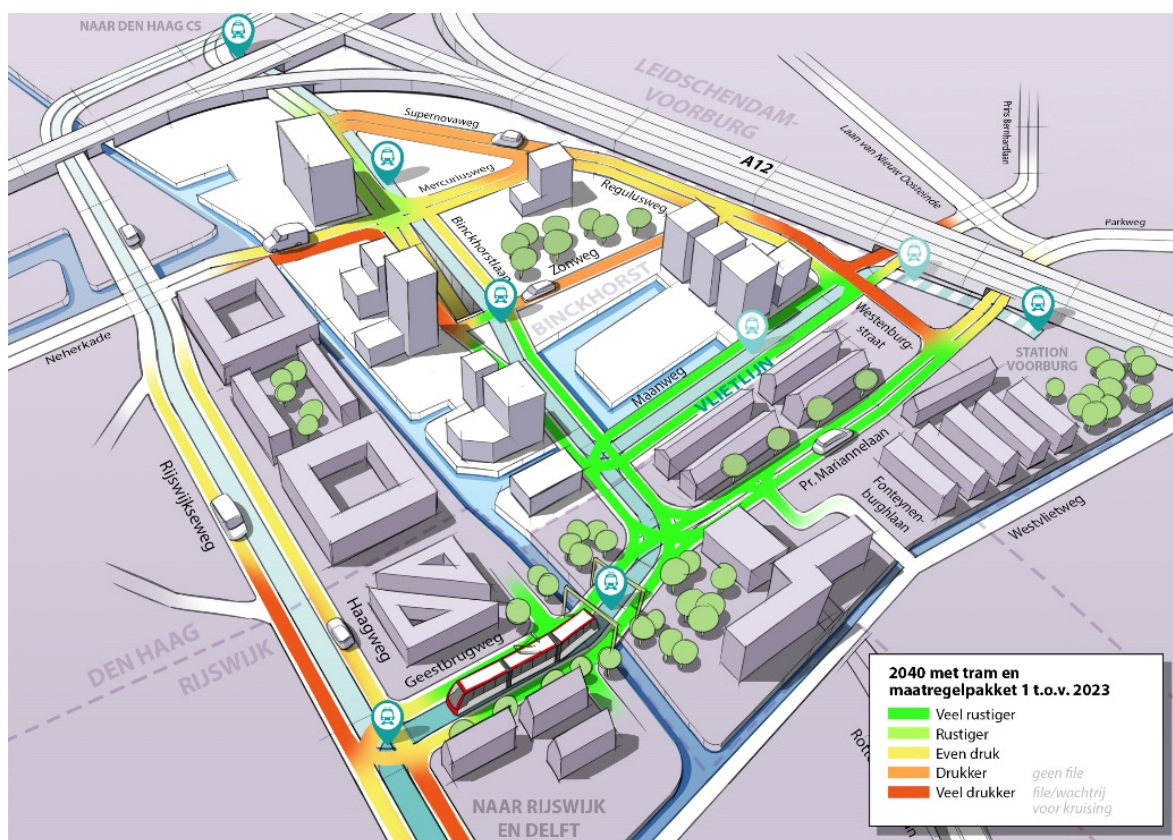
De twee maatregelpakketten zijn uitvoering onderzocht op verkeerskundige consequenties. De uitkomsten staan hieronder beschreven.

Het college adviseert de gemeenteraad op basis van de verkeerskundige consequenties samen met de uitkomsten van de participatie en het advies van de werkgroep te kiezen voor voor maatregelpakket 1.

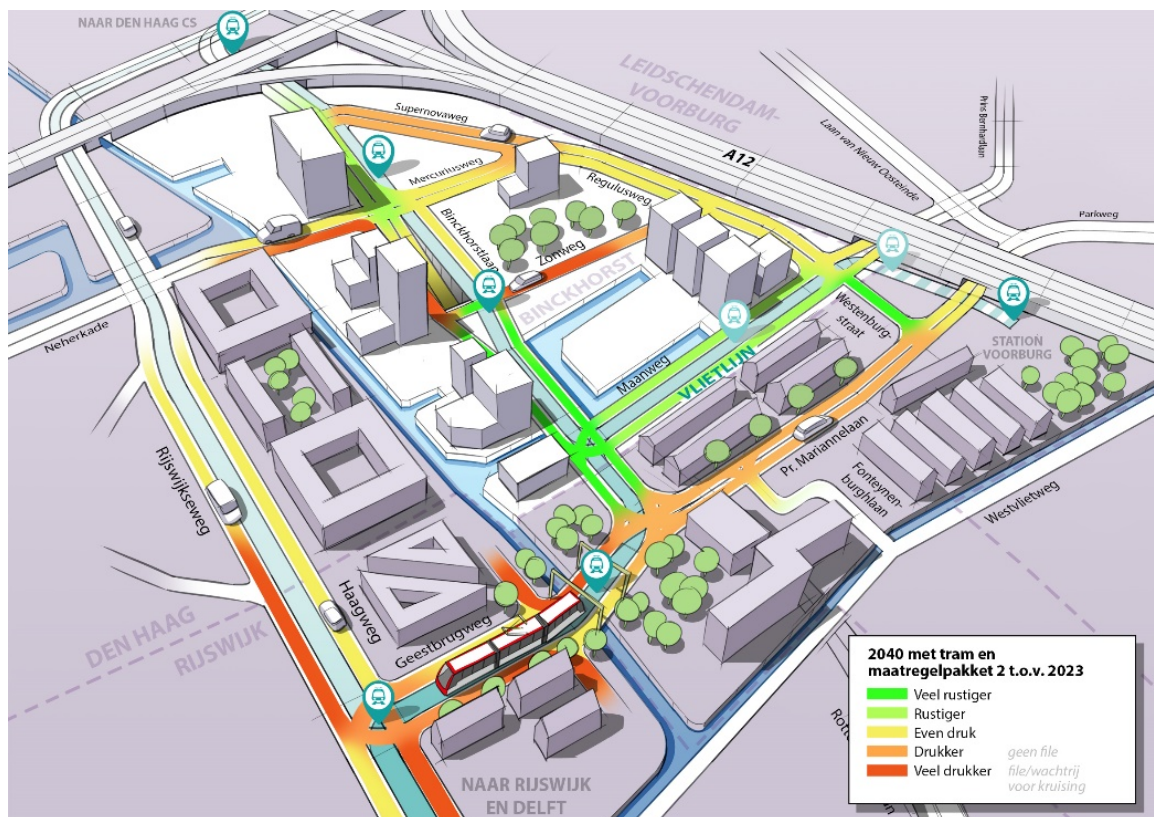
Toelichting verkeerskundige consequenties maatregelpakketten

Voor beide maatregelpakketten zijn statische en dynamische verkeersmodellen gebruikt. Dit geeft inzicht in hoe druk het op wegdelen is en op welke kruisingen er wachtrijen ontstaan als de maatregelen doorgevoerd zouden worden.

Als naar maatregelpakket 1 wordt gekeken dan valt te zien dat de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan rustiger worden, omdat het doorgaande verkeer naar de Binckhorst niet via de Geestbrug rijdt. Het verkeer vanuit Voorburg-West rijdt via de Westenburgstraat en de Binckhorstlaan en de Maanweg naar de A12. Het grote voordeel van dit pakket is dat de Binckhorstlaan in Voorburg rustiger wordt waardoor de variant dat de tram meerrijdt met het overige verkeer, in plaats van een vrijliggende trambaan, nog mogelijk blijft. Hierdoor is er in het ontwerp meer ruimte voor het behoud van parkeerplaatsen en groen., De drukte op de Westenburgstraat is wel een zorgpunt en moet worden meegenomen bij de oplossingen voor het kruispunt Maanweg/Regulusweg/Westenburgstraat in het binnen/buitenscope onderzoek.



Bij maatregelpakket 2 worden de Geestbrugweg en de Prinses Mariannelaan drukker. Het verkeer vanuit Rijswijk en Voorburg-West rijdt richting A12 over de Prinses Mariannelaan. Zowel de Geestbrugweg als de Prinses Mariannelaan worden daardoor drukker en de verkeersdruk op de kruispunten Laan van NOE, Parkweg en Prins Bernardlaan neemt nog meer toe. De Bickhorstlaan in Voorburg wordt ook in dit maatregelpakket rustiger. Doordat de Geestbrug open is, zal de Prinses Mariannelaan echter een stuk drukker worden. Al het verkeer naar de A12 moet immers over de Prinses Mariannelaan rijden. Deze drukte is ongewenst en werkt beperkend voor de herinrichting van de Prinses Mariannelaan.

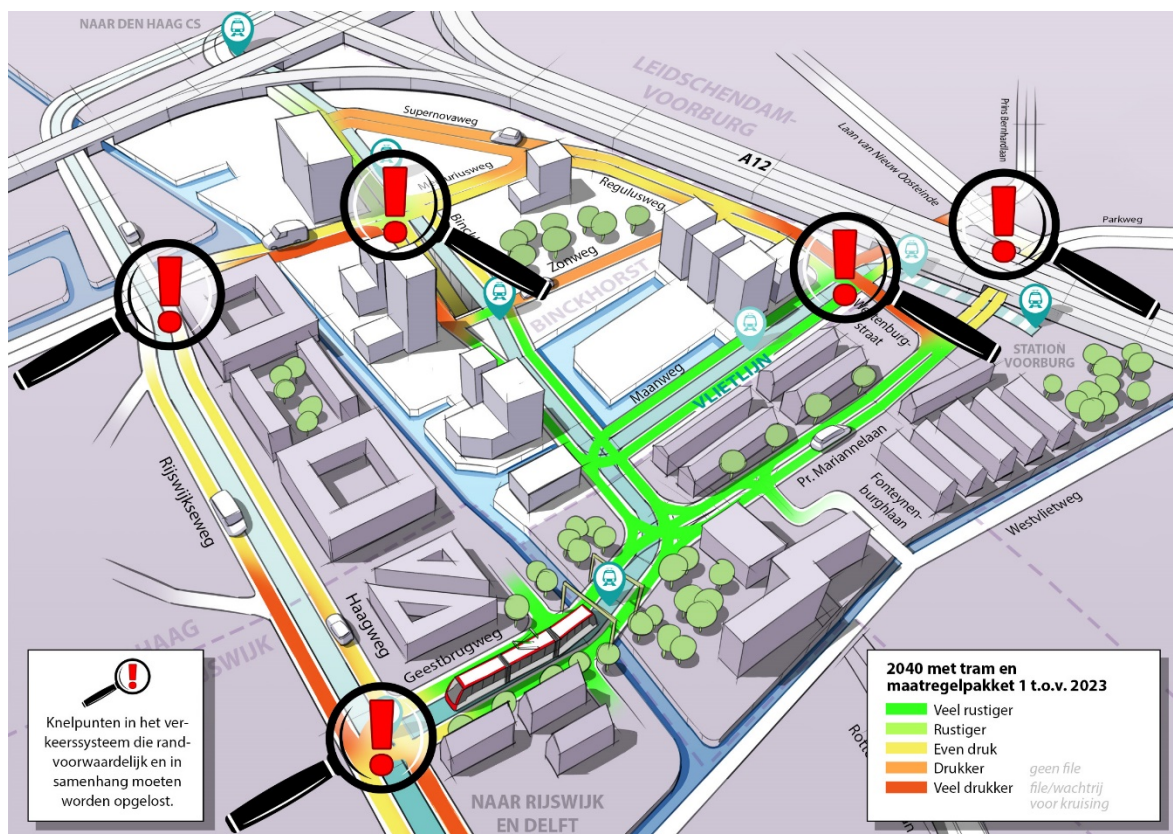


Tenslotte is geconstateerd dat het afsluiten van de Geestbrug ook beperkend werkt voor de lokale (sociale, economische en recreatieve) autoverkeersbewegingen tussen Rijswijk en Leidschendam-Voorburg. Om die reden is onderzocht of het er een verkeersfilter tijdens de spits ook voldoende oplossing biedt of dat het mogelijk is om het lokale autoverkeer (doelgroep) rond de Geestbrug wel van de Geestbrug gebruik te laten maken. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat deze maatregelen voldoende oplossend vermogen hebben. Het college zal daarom als vervolg op deze besluitvorming verder concretiseren hoe de verkeersfilter vorm gegeven kan worden; waarbij doorgaand verkeer geweerd wordt, maar de wijk(en) voor inwoners bereikbaar en toegankelijk blijft.

Bijlage 4446-3 Toelichting Maatregelpakketten bevat een uitgebreide toelichting van het ingenieursbureau op de maatregelpakketten.

Met de doelstelling de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg te verbeteren, adviseert het college de gemeenteraad om maatregelpakket 1 te kiezen zodat deze verder uit gewerkt kan worden.

Aandachtspunten bij deze uitwerking zijn dat de overige kruispunten (in het eerder genoemde binnen/buitenscope onderzoek) echt opgelost moeten worden en daarmee voorwaardelijk zijn voor het doelbereik van dit maatregelpakket. Deze zijn in onderstaande figuur aangegeven.



Dit onderzoek loopt op dit moment en zal naar verwachting begin 2026 worden opgeleverd. Voor het college is de oplossing van deze kruispunten van het grootste belang voor het kunnen realiseren van de ontwikkelingen in het gebied.

Daarnaast hecht het college veel belang om bij het uitwerken van de maatregel vorm te geven aan hoe het lokale verkeer tussen Rijswijk en Voorburg-West wel mogelijk blijft en bewoners nooit worden 'opgesloten' in het gebied. Maatregelpakket 1 maakt dat het rustiger blijft op de Prinses Mariannelaan waardoor de veiligheid en bereikbaarheid wordt verbeterd en leefbaarheid vergroot.

Locatiekeuze eindhalte Voorburg van De Vlietlijn

Voor de eindhalte van De Vlietlijn is een passende plek in het netwerk gewenst waarbij het overstappen op andere modaliteiten (zoals trein en bus) makkelijk en comfortabel mogelijk is. Daarnaast is het voor het college zeer belangrijk dat de eindhalte op een aantrekkelijke plek ligt waardoor het eventengebied en het winkelgebied in het Huygenskwartier goed bereikbaar zijn. Het realiseren van een nieuwe eindhalte biedt bovendien grote kansen voor een

doorontwikkeling en impuls in het betreffende gebied. De halte kan daarmee niet alleen de bereikbaarheid voor bezoekers en inwoners vergroten; het heeft op zichzelf echt iets te bieden voor inwoners in buurt.

Een onderdeel van motie 725 van de gemeente Leidschendam-Voorburg is de variant van de eindhalte op de Maanweg te onderzoeken. Gezamenlijk met het projectteam, adviseurs vanuit HTM, ProRail, NS en de MRDH heeft het project gekeken naar de verschillende opties voor de eindhalte. Daarbij zijn verschillende variabelen bekeken en meegewogen, met name: verkeersveiligheid, hoogwaardige OV verbinding, gebruikersgemak, leefbaarheid en “biedt de keuze een basis voor verdere ontwikkeling”.

Voor de positie van de eindhalte zijn drie mogelijke locaties:

- Locatie Maanweg (Melkwegstraat)
- Locatie Opa's Veldje
- Locatie Stationsplein

Een uitgebreide uitwerking van deze mogelijke locaties is in bijlage 4446-4 “Toelichting locatie eindhalte Voorburg” toegevoegd. Hieronder staat een korte samenvatting en het advies van het college aan de gemeenteraad.

Locatie Maanweg (Melkwegstraat)

Met het realiseren van een eindhalte op de Maanweg wordt een hoogwaardige tram aangelegd die niet eindigt op een OV knooppunt. Dit is ongewenst voor het goed laten functioneren van het OV netwerk. Ons OV netwerk moet zoveel mogelijk verknopen met andere OV modaliteiten zoals bus en trein. Het komt ons netwerk niet ten goede als een hoogwaardige tram eindigt op 750 m voor het OV knooppunt.

Locatie Opa's Veldje

De ingang van station Voorburg aan de zijde van Opa's veldje is momenteel niet ingericht op het verwerken van extra reizigersstromen vanuit de tram. Om dit op een verantwoorde manier mogelijk te maken, zijn aanpassingen aan het station noodzakelijk, zoals een bredere opgang en een ruimer perron. Dit zou bovendien gepaard gaan met het verleggen van het spoor. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het daarnaast niet wenselijk dat tramreizigers als voetgangers de Prinses Mariannelaan en het busstation moeten oversteken.

Met name de verkeersveiligheid is voor het college reden dat deze locatie ongewenst is. Tramreizigers worden bij deze locatie genoodzaakt om als voetganger over te steken. Dit is voor het verkeer en verkeersdeelnemers veel onrustiger en onveiliger dan wanneer de oversteek met een tram gedaan wordt.

Locatie Stationsplein

Bij de locatie op het Stationsplein loopt het tramtracé in lijn met de tramsporen die er nu liggen. Het eindpunt zal ongeveer zijn bij het huisje van de Hoftramm dat daar nu staat. Deze locatie biedt de beste uitgangspunten voor een veilige en efficiënte overstap tussen tram en andere modaliteiten,

zonder dat ingrijpende investeringen in de stationsinfrastructuur noodzakelijk zijn. De oversteek van de tram over de Prinses Mariannelaan is verkeersveilig te organiseren en sluit aan bij bestaande loopstromen. De vervoerders (HTM en NS) en ProRail geven ook de voorkeur aan een eindhalte op het Stationsplein.

Daarnaast draagt deze keuze bij aan een heldere ruimtelijke ordening van het stationsgebied: een groen verblijfsgebied (van de scouting tot Opa's Veldje), een mobiliteitszone rondom het station, en een evenementenplein met een logische verbinding naar het winkelgebied aan de Herenstraat. De keuze voor het Stationsplein biedt kansen voor Leidschendam-Voorburg omdat de tram een mooie verbinding biedt vanaf de Binckhorst (20.000 nieuwe bewoners) naar het winkelgebied in de Herenstraat, en de evenementen op het Stationsplein beter toegankelijk worden met de tram. Dit biedt ook kansen voor de ontwikkeling en kwaliteitsverbetering van het Stationsplein zelf en de aangrenzende parkeerplaats onder het spoor en de A12.

Het college vraagt het projectteam aandacht te geven aan een zorgvuldige inpassing van de tram langs Opa's Veldje in samenwerking met ProRail, de projectorganisatie en vooral de omgeving met het verzoek daar creatieve ontwerpers bij te betrekken.

Gezien de meerwaarde voor verkeersveiligheid, gebruikersgemak en beleving op het Stationsplein, adviseert het college deze voorkeur. Een eerste impressie van het gebied met eindhalte op het Stationsplein is in bijlage 4446-5 "Impressie eindhalte Station Voorburg" toegevoegd. Voor deze locatie van de eindhalte is het noodzakelijk dat een aantal zorgpunten vanuit de omgeving goed worden opgepakt in de verdere uitwerking. Met name de groene zone bij de scouting en Opa's Veldje en de veilige en duidelijke oversteek van de tram op de Prinses Mariannelaan. Deze uitwerking wil het college samen met de inwoners verder vorm geven. Daarom wordt een participatieproces opgezet met creatieve ontwerpers om het toekomstbeeld van het gebied – met eindhalte op het Stationsplein – nader in te vullen en te concretiseren.

Het college heeft de overtuiging dat met dit maatregelpakket en deze locatie van de eindhalte van De Vlietlijn er een bijdrage wordt geleverd aan de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Leidschendam-Voorburg binnen de ontwikkelingen in de regio en adviseert de gemeenteraad deze keuze over te nemen. Voorwaarde hierbij is dat er een werkend verkeerssysteem volgt uit het binnen/buitenscope onderzoek. Daarnaast dient de doorstroombelemmerende maatregel op de Geestbrug uitgewerkt te worden zodat het lokale verkeer wel gebruik kan maken van de Geesbrug.

Als laatste heeft het college opdracht gegeven om de herprofilering van de Prinses Mariannelaan uit te werken.

4. De financiële gevolgen van het besluit

Dit besluit heeft geen financiële gevolgen.

5. Hoe zijn inwoners / belanghebbenden betrokken

Er is uitgebreid geparticipeerd met de omgeving. Met de bestaande – en zeer betrokken – werkgroep is uitvoerig gesproken over de maatregelpakketten en de locatie van de eindhalte Voorburg. Zij hebben een belangrijke bijdrage geleverd met lokale kennis, ideeën en het aanvullen van de beoordelingscriteria. (Zie ook de participatieverantwoording van de Vlietlijn bij het IGP). Zij hebben advies uitgebracht over de maatregelpakketten. Dit advies is bijgevoegd in de bijlage 4446-6.

De samenvatting van het advies van de werkgroep:

Algemeen

De werkgroep roept op tot het maken van toekomstbestendige en duurzame keuzes. Voor de werkgroep is de scope van De Vlietlijn te beperkt, de problemen reiken verder. Bekijk de projecten in samenhang en de daarmee samenhangende verkeersproblematiek. De tram lost mogelijk een probleem op, maar als door de maatregelpakketten de omliggende wegen het verkeer niet kunnen afwikkelen, dan creëer je een waterbedeffect.

Besteed meer aandacht aan de natuur en biodiversiteit en geef meer aandacht aan de fietser. Tot slot: kom op voor de belangen van de inwoners; laat Voorburg-West niet het kind van de rekening zijn. De leefbaarheid staat – door de bouw van meer dan 25.000 woningen in de Binckhorst – enorm onder de druk. Bewoners willen dat hun woonplezier en welzijn behouden blijft. Neem als gemeente alle nodige maatregelen die je kunt om de overlast en gevolgen van trillingen, geluid, schade en meer te voorkomen.

Maatregelpakketten

Het is voor de werkgroep van het grootste belang dat de verkeersknelpunten, binnen én buiten de scope van het project, worden opgelost voordat er een keuze wordt gemaakt. De voorgestelde maatregelpakketten lossen deze verkeersproblemen in elk geval onvoldoende op. Dit blijkt ook uit de verkeersmodellen. Het oplossen van de verkeersknelpunten is randvoorwaardelijk voor elk te nemen besluit. Indien er geen passende maatregelen genomen kunnen worden, heroverweeg het project dan.

Voor de werkgroep staan de leefbaarheid, verkeersveiligheid en het behoud van het groen voorop. Het is belangrijk dat de Rotterdamsebaan beter wordt gebruikt. De werkgroep hecht ook erg aan het STOMP-principe: nu lijkt (H)OV voorrang te krijgen op fietsers en voetgangers. De werkgroep ziet graag dat het groen ruimhartig gecompenseerd wordt en dat de huidige parkeerplaatsen en de huidige parkeernorm zoveel als mogelijk behouden worden om de parkeerdruk niet nog verder te vergroten. Daarnaast hecht de werkgroep veel waarde aan de cohesie tussen Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Indien er voor maatregelpakket 1 wordt gekozen is het verzoek hier een flexibele knip van te maken. Laat op de Binckhorstlaan de tram meerijden met het overig verkeer waardoor er ruimte blijft voor fietsers, parkeren en groen.

Locatie eindhalte Voorburg

Temporiseer de besluitvorming tot het nut en de noodzaak (vervoerswaarde) van de tak naar Voorburg is aangetoond. Maak het plan toekomstbestendig, betrek besluitvorming over de Huygenstunnel en de Koningscorridor. Betrek de motie 911 (ondergrondse variant) bij de

besluitvorming. Er zijn grote zorgen over het verdwijnen van het groen, aantasting van de ecologische zone bij de Broeksloot en de inpassing naast Opa's veldje en de scouting. Scouting Livingstone-Miriam Voorburg maakt zich ernstig zorgen over de te verwachten overlast van de Vlietlijn ten aanzien van geluid, trillingen en veiligheid. De geplande brug over de Broeksloot bij halte Maanweg leidt tot overlast voor omwonenden. Onduidelijk is of deze alleen voor voetgangers of ook voor sneller verkeer is.

Tot slot

Het totale participatietraject is opgeknapt in deelgebieden, waardoor er een gefragmenteerd beeld ontstaat zonder totaal inzicht. Door waterbedeffect lijkt het of omwonenden tegengestelde belangen hebben. Dit kan juist burgers tegen elkaar opzetten wat bestuurlijk onverantwoord is. Alle bewoners hebben een gezamenlijk belang, namelijk dat de nieuwe Haagse wijk Binckhorst ruimtelijk en verkeerstechnisch verantwoord wordt ingepast zonder aantasting van de bestaande leefbaarheid. Dit vraagstuk is in de participatie verengd tot de vraag hoe een (HOV) tram mogelijk gemaakt kan worden. Door deze verenging worden de bewoners niet gehoord en de wezenlijke problemen niet aangepakt.

Daarnaast heeft het project een online raadpleging uitgevoerd voor het maatregelpakket om een bredere groep omwonenden te bereiken en te betrekken. Doel van deze raadpleging is een breder beeld te krijgen van het beeld dat de omgeving heeft bij De Vlietlijn en de maatregelpakketten. De eerste uitkomsten zijn weergegeven in bijlage 4446-7. Deze uitkomsten zijn zeer waardevol voor het gehele project. De Vlietlijn en zullen verwerkt worden in de nadere concretisering van de verkeersfilter en de overige maatregelen in maatregelpakket 1.

Het college vindt het belangrijk dat participatie een serieuze bijdrage levert aan de besluitvorming. Dat betekent ook dat deelnemers betrokken worden bij de afwegingen en uitdagingen waar de gemeente voor staat – zoals de consequenties in ruimte en de daarbij behorende middelen. In één van de onderdelen van de raadpleging wordt aan deelnemers gevraagd om keuzes te maken binnen de realistische uitdagingen van het gebied en het beschikbare budget. Daarom is ervoor gekozen om deelnemers te vragen hun voorkeuren en adviezen binnen die kaders te formuleren. Met deze opzet wordt bereikt dat mensen een advies geven dat in de praktijk uitvoerbaar is. Wanneer deelnemers vrijuit kunnen kiezen, kan dat leiden tot wensenpakketten die niet kunnen worden gerealiseerd. Mensen de illusie geven dat alles mogelijk is, terwijl dat niet zo is, kan gezien worden als schijnparticipatie. Juist door mensen te vragen binnen kaders keuzes te maken, ontstaat inzicht in wat mensen écht belangrijk vinden. Dat maakt deze vorm van participatie relevanter en bruikbaar bij besluitvorming en het maken van keuzes.

De raadpleging (met code) is in Leidschendam-Voorburg verspreid onder 4000 adressen die het dichtbij De Vlietlijn liggen en daarnaast zijn er 4000 adressen geselecteerd in de rest van de gemeente. Ook voor Rijswijk en Den Haag zijn er 4000 brieven verspreid direct rond de Vlietlijn en 4000 in de rest van de gemeenten. Daarnaast kan men ook zonder code aan de raadpleging deelnemen.

Alle antwoorden en/of adviezen die deelnemers geven tijdens het maken van het onderzoek verzamelen we anoniem. Dat betekent dat hun keuzes en antwoorden met betrekking tot de raadpleging niet gekoppeld worden aan andere gegevens die direct of indirect te herleiden zijn naar de deelnemer. Het onderzoeksbureau heeft een lijst met codes naar de gemeenten gestuurd en die hebben de codes gekoppeld aan de brieven. Het onderzoeksbureau weet niet welke bewoner welke code heeft gekregen. Zo blijven de antwoorden van de deelnemers anoniem.

Vanuit de participatie is naar voren gebracht of het mogelijk is om de maatregelpakketten te testen. Het college stelt voor te onderzoeken of het maatregelpakket op een zinvolle manier getest kan worden.

burgemeester en wethouders van Leidschendam-Voorburg,

R.J. den Haan
secretaris

M.W. Vroom
burgemeester

Documenten behorende bij dit raadvoorstel

- 4446-2 Concept Raadsbesluit vaststellen maatregelpakket en locatie eindhalte voor De Vlietlijn
- 4446-3 Toelichting Maatregelpakket (Haskoning)
- 4446-4 Toelichting locatie eindhalte Voorburg (Haskoning)
- 4446-5 Verbeelding locatie eindhalte op het Stationsplein
- 4446-6 Advies werkgroep over maatregelpakketten en locatie eindhalte
- 4446-7 Eerste uitkomsten online raadpleging