

Geachte raadsleden,

De Buren van de Binckhorst hebben het Raadsvoorstel *Vaststellen maatregelpakket en locatie eindhalte voor de Vlietlijn* (dossier 4446) aandachtig gelezen. Wij zijn blij dat er zorgvuldig wordt toegewerkt naar keuzes voor de toekomst van de Binckhorst en denken graag mee. Daarom delen wij graag een aantal aanvullende en verdiepende aandachtspunten die kunnen helpen om tot een evenwichtig en verantwoord besluit te komen.

1. Keuze voor Maatregelpakket 1 – noodzaak tot nadere precisering van voorwaarden

Uit het concept-raadvoorstel blijkt dat het college de keuze voor Maatregelpakket 1 wil laten afhangen van “positieve resultaten van zowel het binnen- als buitenscopeonderzoek”. Deze benadering getuigt van zorgvuldigheid. Ten behoeve van een transparante en goed onderbouwde besluitvorming zou een nadere concretisering van deze criteria de raad echter beter in staat stellen om op het juiste moment een weloverwogen besluit te nemen.

Op pagina 11 (dossier 4446-1) geeft de participatiewerkgroep dit op een heldere en treffende wijze weer. Zij stelt dat:

“het oplossen van de verkeersknelpunten die ontstaan door de keuze voor deze maatregel randvoorwaardelijk is voor elk te nemen besluit. Indien er geen passende maatregelen genomen kunnen worden, heroverweeg het project dan.”

Met andere woorden: **zonder aantoonbare oplossing voor de grote verkeersproblemen mag dit besluit niet worden genomen.**

Wij verzoeken u daarom nadrukkelijk om het college te verplichten de voorwaarden **concreet te maken** en ons duidelijk te maken wat uw onderzoeksvraag is bij de onderzoeken die het college nu laat uitvoeren.

Kan het college bijvoorbeeld bevestigen dat op alle kruispunten die in het verkeersonderzoek als overbelast zijn aangemerkt (zoals weergegeven op pagina 8 met het ‘loepje’), de doorstroming voor alle verkeersdeelnemers aantoonbaar moet voldoen aan de geldende normen voor een goede verkeersafwikkeling, zoals vastgelegd in de CROW-richtlijnen, de ASVV en de RWS-kaders? En hoe staat het met die kruispunten die niet genoemd zijn. Denk aan de verschuiving van het verkeer bij afsluiting van de Geestbrug naar de Westvlietweg.

Zonder objectieve toetsing aan een duidelijke norm blijft de voorwaarde “positieve resultaten” vrijblijvend en niet controleerbaar.

2. Keuze voor eindhalte op Stationsplein – verdere onderbouwing gewenst voordat een besluit kan worden

Ook bij de keuze voor de eindhalte op het Stationsplein ontbreekt een noodzakelijke voorwaarde. De participatiewerkgroep stelt hierover:

“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 motie 911 (ondergrondse variant) bij de besluitvorming.”

Wij delen deze zorg. Een eindhalte op Voorburg Station lijkt in het huidige plan **niet rendabel en niet toekomstvast**, vooral omdat:

- de kosten en ruimtelijke impact (natuur, leefklimaat, infrastructuur) aanzienlijk zijn;
- de baten voor een tak van slechts één à twee haltes op dit moment **onvoldoende onderbouwd** zijn;
- de waarde van deze tak pas ontstaat wanneer deze wordt **doorgekoppeld**;
- de toekomstige besluitvorming over de Huygenstunnel en de Koningscorridor nog **volledig openstaat**.
- Bij een gelijkvloerse aanleg dreigt een verkeersinfarct bij de oprit van de A12 vanuit Den Haag, waardoor verkeer uit Voorburg-west zich verplaatst naar de Prinses Mariannelaan. En dus extra problemen verzorgt op de kruising bij de eindhalte.

Daarom vinden wij dat ook voor de eindhalte een harde voorwaarde moet gelden:

Voorwaarde: besluitvorming over de eindhalte op Stationsplein wordt uitgesteld totdat nut, noodzaak en vervoerswaarde van de Voorburg-tak zijn aangetoond én de toekomstige verbindingen (Huygenscorridor/ Koningscorridor) in samenhang zijn beschouwd. Zodat ook geen extra verkeersknelpunt ontstaat.

Tot slot

Wij verzoeken u deze voorwaarden expliciet aan het raadsbesluit toe te voegen en het besluit te nemen zodra de onderzoeken zijn afgerond, zodat de raad op basis van volledige en toetsbare informatie een zorgvuldig en weloverwogen besluit kan nemen.

Ten behoeve van de verdere duiding volgen hieronder onze verdiepende en aanvullende vragen bij het voorgestelde besluit over Maatregelpakket 1 en de verkeersfilter op de Geestbrug

1. Over de afhankelijkheden en voorwaardelijkheid van het besluit

1. Het voorstel stelt dat instemming met Maatregelpakket 1 **afhankelijk** is van “positieve resultaten” uit zowel het binnen-scope als buiten-scope onderzoek.
Vraag: Wat verstaat het college precies onder “positieve resultaten”? Zijn deze criteria vooraf objectief vastgesteld? Zo ja, waar zijn die terug te vinden? Kan de vraagstelling (uitvraag) aan het ingenieursbureau gedeeld worden. En voor welke verkeersdeelnemers gaat het? Kan het college bevestigen dat het voor zowel auto's, fietsers, voetgangers als OV gaat om de positieve resultaten?
2. Het memo stelt dat cruciale knelpunten buiten de projectscope liggen, zoals **Laan van NOE – Parkweg – A12 complex**.
Vraag: Kan het college garanderen dat zónder concrete maatregelen op deze knooppunten het verkeerssysteem überhaupt kan functioneren in 2040? Zo nee, waarom wordt dan nu al gevraagd om instemming met Maatregelpakket 1? (Geestbrug)

3. Omdat het project afhankelijk is van “buiten-scope” maatregelen waarvoor andere partijen verantwoordelijk zijn (Rijk, Den Haag, MRDH):
Vraag: Welke harde bestuurlijke afspraken liggen er al met deze partijen, inclusief financiering en realisatietermijnen?
-

2. Over knelpunten in Voorburg (Parkweg, Pr. Mariannelaan, Laan van Nieuw Oosteinde)

4. Het memo concludeert dat kruispunten **Parkweg – Pr. Mariannelaan** en **Parkweg – Laan van NOE** in de simulaties moesten worden *uitgezet*, omdat het verkeersmodel anders vastliep (geen werkend verkeerssysteem).
Vraag: Waarom legt het college een voorstel voor waarin deze cruciale knooppunten nog onopgelost zijn? Welke risico's aanvaardt de raad hiermee?
 5. Volgens het memo blijft de **avondspits in Voorburg vanaf 15:00 uur structureel vastlopen**, zelfs mét Maatregelpakket 1.
Vraag: Herkent het college dat de doorstroming in Voorburg ook in Maatregelpakket 1 onvoldoende geborgd is? Zo ja, waarom wordt dan toch voor dit pakket gekozen als voorkeursrichting?
 6. Het memo waarschuwt dat Maatregelpakket 1 wel de doorstroming van de **tram** bevordert, maar niet alle verkeersknelpunten voor de **auto** oplost, en ook nieuwe knelpunten creëert (o.a. Binckhorstlaan-Zonweg).
Vraag: Hoe beoordeelt het college de balans tussen verkeersveiligheid, autoverkeer, fiets-/voetgangersverkeer en OV voor Voorburg, en vindt het college dat dit acceptabel is?
-

3. Over het STOMP-principe en verkeersveiligheid

7. Het Plan-MER bij het concept IGP concludeert dat meerdere kruispunten **niet volgens STOMP kunnen worden ingericht**, met name Westenburgstraat/Maanweg/Regulusweg, Haagweg, Cromvlietkade en Pr. Mariannelaan.
Vraag: Kan het college garanderen dat bij de verdere uitwerking wél volledig volgens STOMP wordt ontworpen? Zo nee, waarom wijkt het project dan af van vastgesteld beleid?
 8. Voor sommige oplossingen worden **fiets- en voetgangersoversteken geschrapt** om autoverkeer af te wikkelen (Maanweg bij het gebouw de Haagse Arc)
Vraag: Hoe rijmt het college dit met de beleidslijn dat lopen en fietsen leidend moeten zijn en voorrang hebben boven het OV in de mobiliteitsmix?
-

4. Over de doorstroombelemmerende maatregel (verkeersfilter) op de Geestbrug

9. Het verkeersfilter op de Geestbrug verschuift verkeersdruk naar het hart van Voorburg (Oud Voorburg), met hogere stromen via Pr. Mariannelaan en Parkweg (bevestigd in dynamisch onderzoek).
Vraag: Wat zijn de verwachte effecten voor woonstraten en buurtveiligheid in Voorburg, en zijn deze meegenomen in het besluit?
10. Het rapport noemt de varianten “spitsknip” (1a) en “gebiedsknip” (1b) kansrijk, maar nog onvoldoende onderzocht.

11. **Vraag:** Waarom wordt nu al van de raad verwacht dat zij instemt met Maatregelpakket 1 als geheel, zonder dat deze varianten eerst zijn afgerond en beoordeeld?
 12. In de afgelopen decennia heeft de gemeente Leidschendam-Voorburg verschillende opties onderzocht om het verkeer rond de Vlietbruggen te reguleren en zo sluipverkeer, overbelasting en verkeersdruk te verminderen. Daarbij is ook het concept van selectieve toegang — waarbij alleen bestemmingsverkeer of bewoners gebruik mogen maken van een brug — serieus bekeken, maar dit voorstel werd destijds door het Openbaar Ministerie (OM) afgewezen. Waarom verwacht het college dat het OM bij de Geestbrug wél kan instemmen met een vergelijkbaar ‘verkeersfilter’?
-

5. Over financiële en planologische risico's

11. Het memo geeft aan dat diverse vervolgonderzoeken nog lopen (second opinion, knelpuntenonderzoek, STOMP-ruimteonderzoek).
Vraag: Welke financiële risico's loopt de gemeente Voorburg als blijkt dat extra maatregelen op buiten-scope kruispunten onvermijdelijk zijn maar niet worden gefinancierd door partners?
 12. Wat is het risico dat het project moet worden herontworpen als uit vervolgonderzoek blijkt dat de verkeersfilter op de Geestbrug of de gekozen eindhalte technisch of verkeerskundig niet haalbaar is?
 13. Heeft het college voorbeelden in Den Haag of Nederland waar een verkeersfilter in eenzelfde stedelijke omgeving succesvol is toegepast?
 14. Waarom is het verkeersfilter Geestbrug anders dan de zgn. ‘horrorpoller’ bij het Leyenburg ziekenhuis die inmiddels onklaar is gemaakt?
 15. Volgens de rapportages vallen de meeste woningen wat trillingen betreft binnen de norm. De realiteit is dat de woningen nu geen overlast hebben. De leefbaarheid voor de bewoners gaat daarom toch achteruit. Is het geen probleem in deze redenering dat de leefbaarheid toch voor deze bewoners verslechtert, ondanks eerdere raadsbesluiten dat de leefbaarheid niet mocht verslechteren.
-

6. Over de eindhalte op het Stationsplein

16. Welke alternatieven zijn onderzocht voor de eindhalte Voorburg, en op welke criteria is de keuze voor het Stationsplein gebaseerd?
 17. Wat is het effect van de eindhalte op de bestaande verkeerscirculatie rond Voorburg Station, inclusief de Parkweg en de aansluiting op de A12?
 18. Hoe wordt voorkomen dat de tram eindhalte extra verkeersdruk veroorzaakt in een gebied dat volgens het memo al in 2023 en 2040 **overbelast** is?
-

7. Over besluitvorming en tijdpad

19. Hoe wordt voorkomen dat de tram eindhalte extra verkeersdruk veroorzaakt in een gebied dat volgens het memo al in 2023 en 2040 **overbelast** is?
20. Waarom wordt van de raad gevraagd om een besluit te nemen terwijl alle cruciale verkeersonderzoeken nog lopen en grote knelpunten nog niet zijn opgelost?
21. Op welke grondslag baseert het college een concept-raadsbesluit terwijl de raad de Nota van Antwoord op de NRD Vlietlijn en IGP nog niet heeft kunnen vaststellen? Laat staan dat de NvA uberhaupt afgerond is.
22. Hoe belangrijk is voor het college participatie wanneer de werkgroep 3, maar de helft van haar advies heeft kunnen geven?
23. Is het college bereid het besluit uit te stellen totdat:
 - de buiten-scope knooppunten zijn onderzocht,
 - de second opinion is afgerond,
 - de STOMP-conforme ontwerpen beschikbaar zijn,
 - de nota van antwoord op het concept-IGP gepubliceerd is en gelezen kan zijn,
 - er een inzicht is over een functionerend lijnennet.
 - het integraal verkeers- en vervoersonderzoek is uitgevoerd?