Wensen en bedenkingen

Intergemeentelijk Gebiedsprogramma Doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en geothermie

Van de fracties van:

- CDA en Beter voor Rijswijk
- D66 en PRO
- Rijswijks Belang
- VVD

Oktober 2026

Wensen en bedenkingen IGP Doorontwikkeling Binckhorst en De Vlietlijn

De doorontwikkeling Binckhorst en De Vlietlijn gaat niet alleen over Rijswijk, integendeel. Het gaat over gemeentegrenzen heen. De wensen en bedenken die het CDA Rijswijk en Beter voor Rijswijk hieronder uiteen hebben gezet, gaan voornamelijk over de gevolgen voor het Rijswijkse grondgebied. De grootschaligheid van de verschillende projecten mag niet leiden tot een onevenredige aantasting van de leefbaarheid en bereikbaarheid van Rijswijk. Tegelijkertijd erkent het CDA Rijswijk en BvR dat dit gevolgen kan hebben voor het geheel.

Als leidraad gebruiken wij de onderstaande passage uit het coalitieakkoord 2026-2030:

"Tram 1 verbindt momenteel de TU Delft met de Haagse Hogeschool en de universiteitscampus in Den Haag en vormt daarmee een belangrijke ov-kennisverbinding. Het verleggen van tramlijn 1 heeft nadelige effecten voor de inwoners van Rijswijk. De gemeente Rijswijk begrijpt dat de Binckhorst goede ov-ontsluiting nodig heeft richting Den Haag CS. Daarvoor zijn betere oplossingen denkbaar dan het verleggen van tramlijn 1. Nut, noodzaak en effect zijn daarvan onvoldoende aangetoond. Als de Vlietlijn er komt mag dat niet leiden tot een verslechtering van het ov-vervoer over de Haagweg".

Wij willen het college de volgende wensen en bedenkingen meegeven:

Nut en noodzaak

- We willen benadrukken dat nut en noodzaak van het verleggen van tramlijn 1 in de Vlietlijn nog niet zijn aangetoond. Tramlijn 1 vormt een directe kennisverbinding tussen TU Delft en de Haagse Hogeschool en realiseert verbinding tussen Rijswijk en Delft, Scheveningen en Den Haag. Deze goede verbinding omleggen zou een vermindering van de kwaliteit van de OV verbindingen met Rijswijk zijn.
- We willen het college vragen, conform het coalitieakkoord 2026-2030, andere oplossingen voor het verleggen van tramlijn 1 te agenderen vóór deze keuze vastgelegd wordt, zoals het door de Buren van de Binckhorst onderzochte alternatief voor een HOV-Busverbinding.
- In het IGP staat de Vlietlijn als een vast gegeven, terwijl dit niet definitief is. We willen het college vragen dit in het IGP te plaatsen.
- We begrijpen dat de Gemeente Rijswijk niet gaat over de doorontwikkeling van de Binckhorst. Tegelijkertijd plaatsen wij onze bedenken bij de keuze voor een tramlijn, gezien de kosten, doorlooptijd, doorontwikkeling en risico's hiervan.

Bereikbaarheid

- Een randvoorwaarde voor doorgang of keuze moet een uitgewerkt regionaal bereikbaarheidsonderzoek zijn. Meer woningen betekend meer inwoners en meer bewegingen, óók met de auto. Een afsluiting van de Geestbrug kan leiden tot meer filevorming op andere Rijswijkse wegen. Leeuwendaal mag niet onbereikbaar worden voor autoverkeer. We verzoeken het college om in het IGP op te laten nemen dat een heldere aanpak voor het proces rondom de besluitvorming over de verkeersmaatregelen en de gevolgen van het project.

Governance en afhankelijkheden overige projecten

- Het IGP beschrijft naast de Binckhorst en de Vlietlijn meerdere projecten die randvoorwaardelijk zijn voor de doorontwikkeling van het gebied. We willen het college vragen wat de gevolgen zijn wanneer de Vlietlijn niet door Rijswijk zou lopen en welke mogelijkheden er zijn om alternatieven te onderzoeken voor de Vlietlijn. Daarnaast zouden we de gevolgen voor het onderzoek naar de S106 willen krijgen, wanneer een Vlietlijn door Rijswijk niet mogelijk is.
- We wachten nog op een actualisatie van de kosten van het project. Daarnaast zien we graag inzichtelijk wat de financiële gevolgen zijn bij een verplaatsing van tramlijn 1 voor Rijswijk.

Leefbaarheid

- De PlanMER wijst uit dat De Vlietlijn leidt tot een verhoogd risico op trillingshinder en concrete schaderisico's voor 16 (veelal monumentale) panden langs het tracé. We willen het college meegeven dat voor de vaststelling van het voorlopig ontwerp er inzichtelijk is welk schadeprotocol klaarligt voor de Rijswijkse huiseigenaren.
- De Bomen Effect Analyse geeft voor Rijswijk een vermindering ten opzichte van omringende gemeenten. We willen het college meegeven hier rekening mee te houden om het groen te behouden.

Erwin Wigchert — CDA Rijswijk

Yoram van der Meij — Beter voor Rijswijk

Vragen vanuit D66 Rijswijk -Wemke van der Weij en Pro Rijswijk – Lara Oude Alink

RIB 26 060 Wensen en bedenkingen vaststelling IGP 'Doorontwikkeling Binckhorst, de Vlietlijn en geothermie' en Nota van Antwoord

Intro

Vooropgesteld: wij begrijpen dat er in het IGP van uit wordt gegaan dat de huidige en toekomstige bewoners vaker met het ov en de fiets zullen gaan dan nu het geval is, en vinden dit ook een wenselijke situatie. Wij begrijpen dat er maatregelen nodig zijn om deze veranderingen in mobiliteit te faciliteren en zo makkelijk mogelijk te maken. Ook zijn wij ons ervan bewust dat er óók Rijswijkers onder de nieuwe bewoners van de Binckhorst zullen zijn. Het belang van zowel de Binckhorst als de hov-verbinding snappen wij dan ook.
Tegelijkertijd begrijpen wij de bedenkingen van omwonenden dat het voordeel voor *huidige* bewoners van het gebied kleiner is. De aanleg van een nieuw tracé en de bijbehorende overlast zullen Rijswijk relatief veel lasten opleveren en niet veel direct profijt.

Wensen en bedenkingen over het proces

Het besluit over de maatregelenpakketten is door onze raad niet genomen.
Hoe wordt nu besloten over de verkeersmaatregelen?
Wanneer wordt het IGP, inclusief maatregelenpakketten en schetsontwerpen, formeel vastgesteld?
Wanneer zal het regionaal bereikbaarheidsonderzoek afgerond zijn en wanneer krijgen wij de resultaten?

In het overzicht van wijzigingen (bijlage H) zien wij staan dat er naast de Geestbrugweg en Haagweg ook andere straten genoemd staan, zoals de Cromvlietkade en Penninglaan. Deze worden mogelijk betrokken bij het IGP, als dat nodig is.
Hier bestaan nu nog geen schetsontwerpen voor. Het is voor ons dus niet of nauwelijks te controleren wat de gevolgen hiervan zullen zijn.
Wanneer is het nodig deze straten te betrekken bij de ontwikkelingen?
Hoe wordt bepaald wat er gaat gebeuren?
Zijn de bewoners van deze straten ook betrokken bij de besluitvorming?

Verschillende onderzoeken zijn nog niet geheel afgerond.
Denk hierbij aan onderzoeken naar trillingen tijdens de aanleg van het tracé naast monumentale panden, de belasting van het milieu en de ov-waarde van de nieuwe situatie voor verschillende ov-routes. Als de resultaten van onderzoeken voor Rijswijk onacceptabele uitkomsten hebben, vinden wij dat er ruimte moet zijn voor

aanpassingen of heroverwegingen. Wij bevelen aan om tijdens de ontwikkeling monitoring te doen van deze verschillende waarden, zodat op elk moment bekend is wat de belasting op de leefomgeving is.

Het is denkbaar dat er tijdens de volgende stappen in het plan maatregelen nodig gaan zijn die wij nu nog niet kennen of kunnen overzien, misschien ook maatregelen die Rijswijks grondgebied of mobiliteit raken. Welke zeggenschap hebben wij in zulke gevallen als Rijswijk en als gemeenteraad? Het is voor ons belangrijk dat verregaande aanpassingen op ons grondgebied aan de raad worden voorgelegd.

Wensen en bedenkingen over ov

Bussen zijn een mooi tijdelijk alternatief voor de periode vóórdat er een hov-verbinding ligt. Er wonen nu ook al meer mensen in de Binckhorst dan voorheen. Wij zien hiervoor nog geen concrete plannen in de stukken. Wij zouden graag zien dat er proactief wordt ingezet op betere ov-verbindingen, gezien we die niet alleen in de toekomst maar ook nu al hard nodig hebben.
Zonder een goed alternatief, waar inwoners aan kunnen wennen, wordt het autoluwer maken van de omgeving een grotere uitdaging.

Voor ons is een ov-tracé belangrijk, maar zijn de ov-lijnen van groter belang. Een aanpassing van de lijnvoering is dan wel niet aan de orde op dit moment, in de beeldvorming bestaat het idee dat tramlijn 1 verlegd gaat worden tot een minder succesvolle route. Wij willen daarom graag stellen dat deze tramlijn, die zowel voor Rijswijk als voor de omliggende gebieden van groot belang is, niet zonder gedegen onderzoek en goed overleg aangepast moet kunnen worden. Om mobiliteitsverlies te beperken zou het plan de Rijswijkers iets extra's moeten bieden, een uitbreiding van het ov-netwerk, en geen aanpassing of mogelijke verschraling.
Voor een goed gesprek over de lijnvoering kan de gemeente Delft wat ons betreft niet aan de tafel ontbreken.

Wensen en bedenkingen over de omgeving

Het is voor ons belangrijk dat de Geestbrugweg en omliggende straten uitsluitend door bestemmingsverkeer gebruikt gaan worden. Dat is de enige manier om de wijken leefbaar te houden.

Zoals wij in 2023 al opriepen in onze verschillende moties vinden wij dat fietsers en voetgangers prioriteit moeten hebben in de toekomstige situatie. In de binnenstad en oude centra zijn de meeste vervoersbewegingen kort en dan is een veilige, aantrekkelijke en overzichtelijke verkeerssituatie wenselijk. Apart liggende fietspaden en duidelijke oversteekpunten zijn dan ook voorwaarden voor veilig verkeer. Aansluiting op de regionale fietsroutes lijkt ons goed geregeld, wel bestaan er bij ons nog zorgen om de ruimte voor fietsparkeerplekken en waar wij die kunnen vinden op de schetsontwerpen.

De Geestbrugweg telt enkele oudere, grote bomen. Het is voor ons geen optie om deze te verwijderen, vanwege de luchtkwaliteit en schaduw die zij bieden in deze versteende omgeving. Verplaatsen zal haast onmogelijk zijn. Op de schetsontwerpen hebben we geen goed zicht op welke bomen zouden moeten verdwijnen. Dit hebben wij wel nodig om tot een goede overweging te komen. Bovendien vinden wij het uitsluitend planten van heesters naast de parkeerplekken een redelijk schrale oplossing. Hoewel nuttig groen, zullen struiken veel minder schaduw en koelte bieden dan bomen.

Als laatste hebben we vragen over de inrichting van de N-kavel, en hoe een P&R mogelijk wordt ingebed in het plan zodat het ov optimaal gebruikt kan worden, naast en in samenwerking met het autogebruik door daar ook voorzieningen voor te maken.

Wensen en bedenkingen De Vlietlijn

Als lokale partij staat voor Rijswijks Belang de bereikbaarheid en leefbaarheid van Rijswijk en haar inwoners voorop. Rijswijk draagt zelf fors bij aan de regionale woningbouwopgave. De ontwikkeling van circa 7.500–8.000 woningen in de Haagse Binckhorst is echter van een veel grotere schaal. De gevolgen daarvan mogen niet onevenredig op Rijswijk worden afgewenteld.

1. Geestbrugweg en Geestbrug blijven open voor autoverkeer

Een volledige knip voor autoverkeer is voor Rijswijks Belang niet acceptabel. De bereikbaarheid van Rijswijk en de omliggende wijken moet worden gegarandeerd.

2. Ondertunneling Prinses Beatrixlaan is randvoorwaardelijk

Bij de onderhandelingen over de Vlietlijn moet de ondertunneling van de Prinses Beatrixlaan als randvoorwaarde worden meegenomen. Deze draagt bij aan een betere doorstroming en vermindering van de verkeersdruk in het gebied rond de Geestbrugweg.

Een volledige knip voor autoverkeer is voor Rijswijks Belang niet acceptabel. De bereikbaarheid van Rijswijk en de omliggende wijken moet worden gegarandeerd. Tegelijkertijd vinden wij het belangrijk dat we blijven werken aan een betere luchtkwaliteit en een gezonde leefomgeving voor onze inwoners. Bereikbaarheid en luchtverbetering moeten daarom hand in hand gaan.

3. Uitkomsten bereikbaarheidsonderzoek zwaarwegend

Het bereikbaarheidsonderzoek is nog niet afgerond. De uitkomsten hiervan moeten eerst beschikbaar zijn en zwaarwegend worden meegewogen in de besluitvorming over de Vlietlijn en de verkeerskundige inrichting. Besluitvorming mag niet vooruitlopen op de resultaten.

4. Geen afwenteling van Haagse groei op Rijswijk

De extra verkeersdruk als gevolg van de grootschalige Binckhorstontwikkeling mag niet onevenredig op Rijswijk worden afgewenteld. Rijswijk bouwt zelf ook fors en neemt daarmee haar verantwoordelijkheid voor de regionale woningbouwopgave.

5. Cumulatieve effecten integraal beoordelen

De gevolgen van de Vlietlijn, de woningbouw in de Binckhorst en de verplaatsing van het Haagse afvalcluster richting de Westvlietweg moeten in samenhang worden beoordeeld. De effecten op verkeersdruk, verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van Rijswijk moeten daarbij nadrukkelijk worden meegenomen.

6. Voldoende parkeerplaatsen behouden en openbare ruimte slimmer benutten

Bij de herinrichting van de openbare ruimte moet het behoud van voldoende parkeerplaatsen nadrukkelijk worden geborgd. Extra groen en een aantrekkelijkere openbare ruimte zijn belangrijk, maar mogen niet ten koste gaan van de noodzakelijke parkeercapaciteit voor bewoners, ondernemers en bezoekers.

Rijswijks Belang vindt daarnaast dat bij de herinrichting eerst kritisch moet worden gekeken naar het huidige gebruik van de openbare ruimte. Op verschillende plekken is de beschikbare ruimte nu niet optimaal ingericht of wordt deze niet efficiënt benut. Door slimmer om te gaan met de bestaande openbare ruimte kan ruimte worden gevonden voor zowel groen, verkeersveiligheid als voldoende parkeerplaatsen.

Het uitgangspunt moet daarom zijn: niet automatisch parkeerplaatsen schrappen om ruimte te creëren, maar eerst onderzoeken hoe de bestaande openbare ruimte slimmer en efficiënter kan worden ingericht.

7. Rijswijks belang als randvoorwaarde

Voor Rijswijks Belang geldt dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Rijswijk geen sluitpost mogen zijn van regionale ontwikkelingen. Het Rijswijks belang moet daarom aantoonbaar en volwaardig worden geborgd in de verdere onderhandelingen en besluitvorming.

Wensen en bedenkingen doorontwikkeling Binckhorst, De Vlietlijn en geothermie

In de kern is het van belang dat geen onomkeerbare beslissingen worden genomen zolang nut, noodzaak, alternatieven, verkeersgevolgen, financiële risico's en de regionale samenhang onvoldoende zijn onderzocht.

1. Hoe gaat de herinrichting van de Geestbrugweg eruitzien?

De herinrichting van de Geestbrugweg (en de entree met de Herenstraat) lijkt nog onvoldoende uitgewerkt om de keuzes goed te kunnen beoordelen. Er worden meerdere inrichtingsvarianten genoemd, met vrijliggende fietspaden of fietsstroken, maar die worden niet duidelijk naast elkaar gezet.

- Welke concrete varianten liggen er nog voor? Kunnen we per variant een straatprofiel krijgen met de ruimte voor tram, auto, fietsers, voetgangers, parkeren en groen?
- Wat zijn per variant de gevolgen voor verkeersveiligheid en oversteekbaarheid?
- Hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen, waar worden die gecompenseerd en op welke loopafstand? Het stuk vermeldt immers dat de parkeerbalans voorlopig negatief is.
- Welke bestaande bomen kunnen behouden blijven en welke moeten worden verplaatst of vervangen?
- Hoe worden geluid en trillingen voor omwonenden beperkt?
- Hoe wordt de aansluiting op de Haagweg ingericht, inclusief de oversteek naar de Herenstraat en de voorgenomen sluiting van de fiets- en voetgangerstunnel?
- Wat zijn de kosten per variant en welke keuzes krijgt de raad nog voorgelegd?
- Is de locatie van de bushalte (halte Herenstraat) op de Geestbrugweg nog een logische plek? Kan deze niet weg? Moet de tramhalte Herenstraat deze functie niet gaan overnemen, aangezien de bus hier al langs rijdt?

2. Wat worden de omrijroutes bij een knip of eenrichtingsverkeer?

Als er verkeersbeperkende maatregelen komen op de Geestbrug, zien we graag concreet hoe men vanuit Oud-Rijswijk met de auto in Voorburg komt en omgekeerd. De beschrijving van verschuivingen naar het regionale wegennet geeft daar nog onvoldoende antwoord op.

- Wat zijn per verkeerspakket de routes in beide richtingen, rekening houdend met eventuele maatregelen bij de Oude Tolbrug?

- Hoeveel extra afstand en reistijd levert dat op, zowel in als buiten de spits?
- Op welke omliggende straten en kruispunten komt extra verkeer terecht, en kunnen die dat aan?
- Wat betekenen de maatregelen voor bestemmingsverkeer, bevoorrading en hulpdiensten?
- Krijgen we deze uitkomsten uit het regionale bereikbaarheidsonderzoek voordat een keuze wordt gemaakt?

Ons uitgangspunt is overigens dat de Geestbrug openblijft voor verkeer (fiets, voet, auto en openbaar vervoer. O.a. voor wonen, maar zeker ook gelet op het winkelen). Dit moet daarom duidelijk terugkomen in het IGP.

De prijs van alle maatregelen moet niet zijn dat Oud-Rijswijk onbereikbaar wordt. Zijn alternatieven routes van en naar Rijswijk en Voorburg over de Hoornbrug, langs de Vliet of via de Victory Boogie Woogietunnel tenslotte wel reëel?

Het doel moet zijn goede bereikbaarheid met volle aandacht voor veiligheid en leefomgeving.

3. Wat betekent dit voor de winkeliers in Oud-Rijswijk?

De nieuwe bewoners in de Binckhorst kunnen een flinke kans zijn voor onze winkels. Tegelijkertijd kan een minder directe autoroute bestaande klanten kosten. We missen in dit stuk een specifieke economische impactanalyse die beide kanten in beeld brengt. Een aantrekkelijkere entree van de Herenstraat is positief, maar daarmee weten we nog niet wat het effect op winkelbezoek en bestedingen is.

Daarover zou ik deze vijf vragen willen stellen:

- Waar komen de huidige klanten vandaan, hoe reizen zij en hoeveel besteden zij, uitgesplitst naar type winkel?
- Hoe verandert de bereikbaarheid per verkeerspakket, inclusief heen- en terugroutes, parkeren, bevoorrading en toegang voor minder mobiele bezoekers?
- Hoeveel extra klanten en bestedingen kunnen we vanuit de Binckhorst verwachten, rekening houdend met de winkels die daar zelf komen?
- Wat is per saldo het verwachte effect op bezoekersaantallen, bestedingen en de aantrekkelijkheid van Oud-Rijswijk? Welke maatregelen kunnen de kansen vergroten en nadelen beperken?
- Hoe blijven de winkels tijdens de aanleg bereikbaar en hoe wordt langdurige hinder beperkt?

Hiermee kunnen we beter beoordelen wat de plannen concreet betekenen voor onze inwoners, de bereikbaarheid van Rijswijk en onze ondernemers.

Het is niet onlogisch dat in het IGP de focus voor Rijswijk ligt op het stuk Geestbrugweg/Rijswijks grondgebied. Het belang voor Rijswijk is echter natuurlijk wel breder. Hoe wordt dit meegenomen? En hebben we nog invloed op bepaalde zaken, zoals een knip op de Binckhorstlaan?

Een onnodige tramverbinding vanuit Den Haag moet geen doel op zich zijn, zeker niet zolang nut, noodzaak en effecten niet duidelijk in beeld zijn en dit niet binnen redelijk kosten kan worden gerealiseerd. Een project waar nut, noodzaak en effecten nog niet duidelijk zijn en de kosten richting de miljarden gaan, zou niet de hoofdprioriteit moeten zijn van onze regio, zeker niet wanneer er ook grote opgaves liggen op onderhoud en wensen voor andere projecten die een betere investering zouden kunnen zijn.

De bredere verkeersontwikkelingen in de regio moeten worden meegenomen. Ook de ontwikkelingen op de S106, de Prinses Beatrixlaan, en de inzet van Rijswijk om deze te ondertunnelen. Ook moet oog zijn, bij zowel Rijswijk als onze buurgemeenten, voor de gevolgen van maatregelen die worden genomen op ieders grondgebied.

Vlietlijn

De Vlietlijn via Rijswijk naar Delft is in het IGP als een vaststaand gegeven opgenomen, terwijl nut en noodzaak nog onvoldoende zijn aangetoond en Rijswijk dat wel als voorwaarde heeft vastgelegd. Een definitieve beslissing wordt bovendien pas later bij het projectbesluit genomen. Ook ontbreekt een integrale analyse van de inpassing in het regionale openbaarvervoernetwerk. De huidige vorm van de Vlietlijn zou niet als voldongen feit moeten worden geformuleerd. Er moet ruimte worden gehouden voor alternatieven. Een heroverweging is daarvoor een mogelijkheid.

Geestbrug en kruising Haagweg

Voor de Geestbrugweg en de kruising Haagweg–Geestbrugweg zijn nog veel keuzes en uitwerkingen nodig, zoals voor parkeerplaatsen, bomen, fietsvoorzieningen, verkeersdoorstroming, geluid en trillingen. Daarom zouden de schetsontwerpen moeten worden opgevat als bouwstenen voor de voorlopige ontwerpen en niet als vaststaande uitgangspunten. Bij de verdere uitwerking in het voorlopig ontwerp moet naast een formele zienswijzeprocedure ook een serieus participatietraject plaatsvinden en moet de gemeenteraad een belangrijke stem krijgen.

Rijswijk (en Leidschendam-Voorburg) moet nadrukkelijk worden betrokken bij besluiten over de Geestbrug, omdat verkeersmaatregelen op die brug gevolgen kunnen hebben voor de bereikbaarheid van beide gemeenten.

Mobiliteit

De gevolgen van de ontwikkeling van de Binckhorst voor het verkeer in Rijswijk zijn nog onvoldoende duidelijk. Een aangekondigd nader regionaal verkeersonderzoek moet onder meer de verkeersknelpunten en mogelijke oplossingen en maatregelen in beeld brengen. De procedure voor de uiteindelijke besluitvorming over deze oplossingen en maatregelen is onvoldoende vastgelegd.

Kosten en financiële risico's

Rijswijk loopt financiële risico's bij de realisatie van de Vlietlijn. De procedure van periodieke rapportage van de investeringskosten, de dekking en de risico's moet worden vastgelegd. Ook de gevolgen voor het toekomstige regionale OV-exploitatiebudget moeten hierbij inzichtelijk worden gemaakt. De mogelijkheid om de Vlietlijn om budgettaire redenen te faseren of tijdelijk een pas op de plaats te maken en de Binckhorst intussen met een andere vorm van openbaar vervoer te bedienen, moet als optie worden meegenomen.

N-kavel

Bedenkingen zijn er tegen het in het IGP opgenomen gebruik van de N-kavel voor onder meer de Haagse Milieu Services. Dit zal de gewenste P+R-functie te veel beperken en ongetwijfeld zwaar verkeer door Rijswijk veroorzaken. Aangedrongen zou moeten worden om af te zien van deze invulling. Er dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van dit soort besluiten voor buurgemeenten.