

■■■■■  
■■■■■  
■■■■■ ■■■■  
  
Aan de Raad van de gemeente Rijswijk  
Generaal Spoorlaan 2  
2283 GM Rijswijk.  
Door tussenkomst van de ■■■■■  
■■■■■

Rijswijk, 3 april 2024

Betreft: Forum Stad 9 april 2024, agendapunt Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040

Geachte leden van de Raad,

Op de agenda van Forum Stad van 9 april 2024 staat de Mobiliteitsstrategie Rijswijk 2040. Helaas ben ik dan niet in de gelegenheid om in te spreken.

Ik veroorloof mij langs deze weg enkele opmerkingen.

1. Over dit raadsvoorstel is geen gebruikelijk participatieproces gevolgd. Gebruik is gemaakt van digitale enquêteresultaten van het project Omgevingsvisie. Dat vind ik een opmerkelijke en onjuiste gang van zaken.
2. Melding wordt gemaakt van het onbepaalde uitstel door de Minister V&W van maatregelen voor de verbetering van de doorstroming op de A4, zonder dat daar in de strategie enige reactie of actie van Rijswijk aan wordt gekoppeld. Omdat de doorstroming op de A4 bij Rijswijk problematisch is en vooral te veel luchtverontreiniging veroorzaakt, beveel ik aan om als actiepoint op te nemen bij het Rijk aan te dringen op een snelheidsbeperking tot 80 km/u met trajectcontrole, bij voorkeur op het traject op de A4 tussen de afslag N 211 en N14. Dat helpt en is in ieder geval iets.
3. Melding wordt gemaakt van bouwplannen in Den Haag. Bij die constatering wordt gebleven. Met name de ontwikkelingen in de Binckhorst en in het Laakkwartier zullen veel effecten hebben voor verkeer door de randgemeenten van en naar het Rijkswegenstelsel. In de Mobiliteitsstrategie moet - vind ik - hierop worden voorgesorteerd. Voorkomen moet immers worden dat de Geestbrugweg, Haagweg, Steenlaan, Burgemeester Elsenlaan, Huis te Landelaan en Beatrixlaan in de toekomst zwaarder dan nu worden belast. Dat vereist in samenspraak met de buurgemeenten een pakket aan maatregelen, zoals de ondertunneling van de Beatrixlaan (die nu wel heel "tammetjes" wordt behandeld), een veel betere afwikkeling van het Neherkade Tracé richting Rotterdamse Baan, het afsluiten

van de Binckhorstlaan op de grens van Leidschendam-Voorburg en het insnoeren van ook Rijswijkse wegen die niet als inprikkers mogen fungeren.

4. Bij wijk 1 staat op het rijtje vast te stellen maatregelen voor de middellange termijn onder meer de HOV-lijn Binckhorst-Rijswijk-Delft over de Geestbrugweg. Ook op bladzijde 69 wordt deze verbinding genoemd. Bij de besluitvorming over het voorstel Bereikbaarheid Binckhorst is door de raad nadrukkelijk een voorbehoud gemaakt bij deze verbinding. Daar vind ik in het voorstel niets meer van terug. Het lijkt er op dat de karavaan gewoon verder gaat. Daar was ik eigenlijk al wat bevreesd voor. Ik ga mijn argumenten tegen het omleggen van lijn 1 hier niet herhalen. Die zijn bij u bekend: in de kern, het openbaar vervoer wordt hier bepaald niet beter van. Graag uw aandacht hiervoor bij de vaststelling van de maatregelen.
  
5. Bij het openbaar vervoer wordt min of meer uitgegaan van de status quo, met wat aanvullende maatregelen zoals bij Station Rijswijk. Externe ontwikkelingen worden in de strategie genoemd, zoals de ook door mij bekritiseerde omlegging van lijn 1 ten behoeve van de Binckhorst. Ook de studie over een Zuidwestlandcorridor met wat onduidelijke kansen voor Rijswijk komt voorbij. Het mogelijk nieuwe station RijswijkBuiten wordt terecht genoemd. Omdat dit station RijswijkBuiten te beperkt dekt wordt in de strategie voorgesteld om EBS buslijn 61 te voorzien van een extra halte en op te waarderen tot een HOV verbinding en EBS bus 51 op te krikken tot een volwaardige lijn. Mijn pleidooi is om het openbaar vervoer veel meer vanuit de structuur en vervoerwaarden te benaderen. Een voorbeeld: EBS lijn 61 is een korte verbinding, die een beperkt achterland bedient. Het opkrikken van zo'n lijn ligt niet echt voor de hand. Het zou beter zijn om de gewenste HOV-verbinding door RijswijkBuiten (bij voorkeur in rail) via een route uit te voeren die loopt van Delft (in ieder geval Reinier de Graaf) via de Beatrixlaan naar Den Haag en daar bijvoorbeeld via de Melistokelaan naar centrum Den Haag/Den Haag CS. Ook EBS lijn 51 is ook een heel korte lijn. Ook daar zou breder naar gekeken moeten worden.

Dat intussen de OV-bedrijven hun eigen wegen volgen zal niet onbekend zijn. De HTM bijvoorbeeld heeft onlangs een voorstel gedaan om de tijdelijk (ook) in Rijswijk opgeheven haltes definitief te schrappen en dienstregelingen aan te passen. Als het goed is heeft de MRDH de HTM plannen ook aan Rijswijk voorgelegd. In ieder geval is actie van Rijswijk ten aanzien van het naar mijn mening onterecht laten vervallen van halte Treubstraat gewenst.

Hierbij wil ik het op dit moment laten.

Met vriendelijke groet

[Redacted signature]

[Redacted signature]