

uw kenmerk
uw brief van
ons kenmerk 22.035836
inlichtingen bij
doorkiesnummer

Ruimtelijke Ontwikkelingen
Bereikbare Stad

De Raad

Stadhuis, Bogaardplein 15
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
Fax (070) 326 10 10
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Ter inzage leggen rapporten MIRT-verkenning
CID-Binckhorst datum
bijlage(n)

Inleiding

Met deze brief informeren wij u over de volgende stap in het proces van de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst. Deze verkenning is eind 2018 gestart en onderzoekt met welke vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (bus, tram of lightrail) en via welk tracé, zoveel mogelijk mensen snel, veilig en comfortabel op hun thuis of werkbestemming kunnen komen. Het gaat om een verbinding tussen Den Haag CS, de Binckhorst naar station Voorburg en naar Delft over het grondgebied van Rijswijk. Onderdeel van de MIRT-Verkenning is een Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst. Daarin worden een voorkeursalternatief voor de HOV-verbinding en een aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen vastgelegd, die financieel en planologisch-juridisch onderbouwd worden door middel van meerdere rapporten.

Vandaag zijn deze rapporten in het kader van de procedures van het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst vrijgegeven. Dit betekent dat belanghebbenden een zienswijze kunnen indienen. Dit is een technisch besluit zonder politiek bestuurlijke duiding. De rapporten worden gelijktijdig vrij gegeven door de gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg en de gemeente Rijswijk. Dit is verplicht omdat de HOV-verbinding over het grondgebied van deze drie gemeenten loopt. De gemeente Rijswijk is geen opdrachtgever van de MIRT-Verkenning, maar wel als belanghebbende betrokken. Het besluit van Rijswijk tot vrijgave van de rapporten is alleen een technisch besluit. De rol en positie van Rijswijk in dit dossier blijft onveranderd tot het moment van definitieve besluitvorming in het voorjaar 2023.

Ter inzage

Het besluit tot ter inzage legging is een technisch besluit. De periode is zes weken vanaf 8 augustus 2022. Om de omgeving meer tijd te geven de rapporten te lezen zijn deze reeds vanaf 5 juli 2022 online en fysiek beschikbaar. De rapporten zijn:

1. Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst
2. Milieueffectrapport MIRT-verkenning bereikbaarheid CID-Binckhorst (MER)
3. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse MIRT-Verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst
4. Rapport Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid CID – Binckhorst (ROM)
5. Omgevingsverslag
6. Vervoerwaarde studie HOV Binckhorst
7. Rapportage Tracéafweging Zeef 1

Rol gemeente Rijswijk

De gemeente Rijswijk is geen opdrachtgever van MIRT-Verkenning maar wel als belanghebbende betrokken. De gemeente Rijswijk onderschrijft het voornemen om in het kader van de ontwikkeling van het gebied CID-Binckhorst kansrijke mogelijkheden te onderzoeken voor een pakket aan mobiliteitsmaatregelen in samenhang met hoogwaardig openbaar vervoer om het gebied bereikbaar te maken en het autoverkeer te minimaliseren. De gemeente Rijswijk vertegenwoordigt de belangen van Rijswijkse inwoners, ondernemers en organisaties en vindt het daarom belangrijk dat de Rijswijkse belangen worden geborgd. Dit heeft Rijswijk ook expliciet aangegeven bij de projectorganisatie. In eerste instantie in haar reactie op de Nota Reikwijdte en Detailniveau die in september 2020 als onderdeel van de MIRT-Verkenning is gepubliceerd. In tweede instantie door haar deelname aan de intentieverklaring die door de deelnemende partijen aan de MIRT-Verkenning op 8 februari 2022 is ondertekend.

Met de intentieverklaring spreken de partijen uit dat zij zich met elkaar inspannen om te komen tot een hoogwaardige HOV-verbinding tussen station Den Haag Centraal en station Voorburg. In de verklaring hebben de betrokken partijen allemaal hun eigen wensen en belangen voor de HOV-verbinding benoemd en erkennen zij dat zij op onderdelen soms andere belangen hebben, zowel in de huidige fase als in de toekomstige fasen. De gemeente Rijswijk heeft de volgende belangen verwoord/vastgelegd:

- De gemeente overweegt pas mede-opdrachtgever te worden van de MIRT verkenning wanneer nut en noodzaak van de verbinding over Rijswijks grondgebied in voldoende mate aangetoond is;
- Rijswijkse inwoners en ondernemers moeten goed betrokken worden bij de planvorming en uitwerking;
- Er dient een zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces plaats te vinden waarbij belanghebbenden worden betrokken;
- Een eventuele HOV verbinding (bus of tram) over de Geestbrugweg of Broekslootkade heringericht/ingepast wordt uitgewerkt via een proces van co-creatie met omwonenden en ondernemers in de buurt. Daarbij wordt ook gekeken naar maximale leefbaarheid. Onder andere: vergroening, autoluw maken van delen en verkeersveiligheid; zeker ook rondom (looproutes naar) scholen;
- De Geestbrugweg en Haagweg worden meegenomen als volwaardig onderzoeksgebied ondanks dat er al bestaande tramspooren liggen;
- Een eventuele HOV-verbinding over de Geestbrugweg of de Broekslootkade mag niet leiden tot:
 - een grotere verkeersonveiligheid op genoemde en aansluitende wegen;
 - een hogere parkeerdruk op de Geestbrugweg of Broekslootkade of omliggende wijken;
 - vergroting van de milieuproblematiek van geluidsbelasting en luchtkwaliteit, een onderwerp waar regio en gemeente(n) gezamenlijk een agenda voeren voor duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid boven de gebruikelijke wettelijke normen;
 - een grotere verkeersbelasting van de kruising met de Haagweg die toch al overbelast is;
- Inpassing van tram/bushaltes op de Geestbrugweg of Broekslootkade moet aanvullend zijn op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer van onder andere de wijken, Cromvliet, Leeuwendaal en/of Oud Rijswijk;
- Indien mogelijk wordt de komst van een HOV-verbinding in de tijd opgebouwd middels het reeds eerder laten rijden van een bus;
- Aangetoond wordt dat het (eventueel) omleggen van tramlijn 1 van de Rijswijkseweg/Haagweg naar de Binckhorst niet leidt tot verslechtering van het openbaar vervoersaanbod voor de gemeente Rijswijk;
- Oplossingen voor het ontlasten van het knelpunt Rijswijkseplein in Den Haag mogen niet leiden tot verhoging van de verkeersintensiteit op de Haagweg en van de verkeersdruk op de kruisingen met de Haagweg;
- De herinrichting van de Geestbrugweg inclusief de oversteek Haagweg naar Oud-Rijswijk als integraal onderdeel (aansturing, financiering, organisatie, etc.) van de verdere uitwerking en realisatie van de HOV-verbinding wordt meegenomen;
 - momenteel maakt de oversteek van de Haagweg naar Oud Rijswijk nog geen onderdeel uit van de scope van de verkenning indien de Geestbrugweg als Voorkeursvariant uit de verkenning komt zetten wij in op uitbreiding van de scope;
- Bij het inpassen van een HOV-verbinding wordt ingezet op het actief verminderen van de (groei van de) verkeersoverlast van extern verkeer op de Haagweg en de Geestbrugweg. De nieuwe tunnel Rotterdamsebaan levert vooralsnog geen bijdrage aan het verminderen van de verkeersdruk op de route A4/A13 – Molenwijk/Laakkwartier/centrum Den Haag. Rijswijk heeft de

realisatie van aan de Rotterdamsebaan ondersteund omdat deze de groei van woningen en bedrijven op de Binckhorst mogelijk maakte. De routes via de Haagweg en Geestbrugweg naar Binckhorst en centrum Den Haag blijven echter onverminderd druk belast met extern autoverkeer. Concreet wordt gedacht aan afsluitingen voor doorgaand verkeer ter hoogte van de Geestbrug of eenrichtingsverkeer op de Geestbrugweg en aanpassingen aan verkeerslichten bij de aansluiting A4/Hoornwijk;

- De verstedelijking speelt breder en kent ook een breder mobiliteitseffect. Er liggen diverse opgaven op het gebied van mobiliteit welke Den Haag en Rijswijk niet zonder hulp van andere partijen kunnen oplossen. Vanuit wederkerigheid is het voor Rijswijk van belang dat betrokken partijen concreet gaan meewerken op relevante Rijswijkse ontwikkeldossiers;
- De twee in de verkenning reeds afgevalen tracés richting Delft, te weten het tracé over de Neherkade en de tunnel Rotterdamse Baan, toegevoegd worden aan het onderzoek;
- Actief wordt ingezet op het beter benutten van de Rotterdamse Baan;
- Er rigoureuze maatregelen worden genomen om het autoverkeer van en naar de Binckhorst over de Geestbrugweg en de Haagweg drastisch af te laten nemen, met inachtneming van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service, Privé-auto).

De verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de Geestbrugweg hadden afzonderlijk van de beschreven procedures en processen van de MIRT-verkenning, al vanaf 2019 onze volle aandacht.

Relatie met project herinrichting Geestbrugweg, kruising Haagweg, Herenstraat

Sinds 2019 is de inzet om te onderzoeken hoe de Geestbrugweg en de directe omgeving anders ingericht kan worden. Er zijn namelijk vanuit de wijken Cromvliet en Leeuwendaal zorgen geuit over de hoge verkeersintensiteiten op deze drukke doorgaande weg. Niet alleen zou hierdoor de leefbaarheid onder druk staan, maar zorgt het ook voor verkeersonveilige situaties door kruisend verkeer. Veel schoolgaande kinderen maken bijvoorbeeld gebruik van de Geestbrugweg, en dan met name van de oversteek met de Penninglaan.

Sinds 2019 is de kruising Geestbrugweg-Penninglaan in twee stappen aangepast voor fietsers, voetgangers en schoolgaande kinderen. Nu start de volgende fase, die gaat over de hele Geestbrugweg vanaf de Haagweg tot de Geestbrug. Wat is er mogelijk om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren? In de loop van de tijd is er naast de Geestbrugweg zelf, nog een drietal deelopgaven bijgekomen, te weten (IB 21 102):

- 1) Bovengrondse herinrichting tunnelmonden nadat de gemeenteraad heeft besloten om de voetgangerstunnel te sluiten;
- 2) Verkenning van eenrichtingsverkeer voor auto's in en om de Herenstraat;
- 3) Verkenning van een aantrekkelijke "toegangspoort" winkelcentrum Oud Rijswijk bij de Herenstraat.

De afspraak is om samen met de omgeving en stakeholders via een open planproces te komen tot een ontwerp voor de inrichting van de Geestbrugweg en de omgeving. De participatieniveaus van de gemeente Rijswijk dienen hierbij als uitgangspunt.

Wij vinden het belangrijk om zelf de regie te hebben op de inrichting en het gebruik van het wegennet en de openbare ruimte van de gemeente Rijswijk. In de communicatie met de wijken, blijven wij dat benadrukken. Dat betekent dat het Rijswijkse project en planproces geen vertraging hoeft te krijgen. In de week van 12 juni is een eerste uitnodiging voor de start van het planproces in de wijken Leeuwendaal en Cromvliet rondgebracht.

Er wordt afgestemd met de projectorganisatie van de ontwikkeling CID-Binckhorst. Een van de onderzochte HOV varianten loopt namelijk over de Geestbrugweg. Met dit initiatief lopen wij vooruit op de planuitwerkingsfase van de CID-Binckhorst die medio 2023 zal starten. De resultaten uit het eigen participatieproces brengen wij als randvoorwaarden in, in het geval dat besloten wordt dat de Geestbrugweg een definitief voorkeursalternatief wordt.

Gevolgen en/of vervolgtraject

In de periode van 8 augustus tot 19 september 2022 ligt het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, met daarin de voorgenomen bereikbaarheidsmaatregelen en het voorlopig voorkeursalternatief voor de HOV-verbinding ter inzage. De verkregen zienswijzen worden van een reactie voorzien en waar van toepassing verwerkt in het Masterplan Bereikbaarheid. Voor bewoners en bedrijven worden tijdens de

zienswijze periode twee informatieve sessies georganiseerd. Tevens ontvangen de bewoners een informatiebrief.

Mede op basis van de eerder beschreven intentieverklaring is het streven om tussen de partijen een *bestuursovereenkomst* op te stellen. Het Masterplan en de Bestuursovereenkomst worden in het voorjaar 2023 ter besluitvorming voorgelegd aan college en raad.

Parallel aan het ter inzage leggen, wordt in de regio de inzet voor de afspraken met het Rijk in het BO-MIRT voorbereid. Eind november 2022 maken Rijk en regio afspraken over de mogelijke financiële bijdrage van het Rijk en de regio aan het voorkeursalternatief dat uit de MIRT-verkenning komt en over het verdere proces. Deze afspraken zijn onder voorwaarde van positieve besluitvorming in de verschillende lokale en regionale gremia (gemeenteraden, provinciale staten en de Bestuurscommissie Vervoersautoriteit).

Begin 2023 vindt vervolgens regionale besluitvorming plaats in de gemeenteraden. Bij positieve regionale besluitvorming volgt ondertekening van de *bestuursovereenkomst* met afspraken over de Planuitwerkingsfase en de formele ondertekening van het Voorkeursbesluit.

Onderdeel van de stukken die begin 2023 ter besluitvorming voorgelegd worden, is ook het Plan van Aanpak voor de Planuitwerkingsfase. De planuitwerkingsfase kan dan medio 2023 starten. In dit plan staat beschreven wat er in de volgende fase onderzocht en uitgewerkt wordt en op welke wijze dat zal plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester (wnd),

P.M. Schuit

mr.drs. G.A.A. Verkerk

Bijlage

Waarom een MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst?

De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag groeit. Tot 2040 komen er 400.000 inwoners bij. Dat zorgt voor een grote behoefte aan nieuwe (betaalbare) woningen en werkgelegenheid. In totaal moet in de metropoolregio tot 2040 ruimte worden gevonden voor minimaal 20.000 nieuwe woningen. Een geschikte locatie hiervoor in de Haagse regio, is het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst. Dit gebied is één van de gebieden die in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) aangewezen is voor grootschalige verstedelijking. Tot 2040 komen er hier zo'n 25.000 woningen en wordt ruimte gecreëerd voor 30.000 extra banen. Minimaal 5.000 woningen worden momenteel al in de Binckhorst gerealiseerd. Op termijn komen daar mogelijk 5.000 tot 7.500 extra woningen bij. CID-Binckhorst ligt centraal in de stad en de regio wat aansluit op de behoefte aan stedelijk wonen en heeft al veel voorzieningen binnen loop- en fietsafstand. Ook zijn er in de nabijheid verschillende treinstations, die een goede basis vormen voor betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer dan nu het geval is.

De groei in bewoners en arbeidsplaatsen in CID-Binckhorst zorgt voor extra verplaatsingen. Het is belangrijk om het gebied (en omliggende gebieden) ook in de toekomst prettig leefbaar, (verkeers)veilig en bereikbaar te houden. Op dit moment zijn er in het gebied en omliggende gebieden al meerdere knelpunten in de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Als op huidige wijze wordt doorgegaan met het faciliteren van de mobiliteit, specifiek het autoverkeer, dan ontstaan problemen met de ruimte voor andere functies, leefbaarheid en aantrekkelijkheid, bereikbaarheid en milieu. De ambitie is daarom om bij de verstedelijking van CID-Binckhorst voorrang te geven aan duurzame en schone vormen van mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer (mobiliteitstransitie). Hierdoor ontstaat meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven en verbetert de leefkwaliteit.

De gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de Provincie Zuid-Holland en de Rijksoverheid onderzoeken samen hoe toekomstig openbaar vervoer in en naar CID-Binckhorst zo goed mogelijk gerealiseerd kan worden en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Dit onderzoek noemen we de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst. In deze MIRT-verkenning wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer oplossing (HOV) en een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de bereikbaarheid van CID-Binckhorst, die:

1. Er voor zorgen dat het verkeer- en vervoersysteem blijft passen bij het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het gebied;
2. Er voor zorgen dat de knelpunten in het mobiliteitssysteem (met name voor het OV, maar ook voor de auto) worden aangepakt en;
3. Invulling wordt gegeven aan de regionale ambities voor het openbaar vervoer en de fiets (d.w.z. dat meer mensen gebruik maken van OV/fiets i.p.v. de auto).

Wat gebeurt er als men niets doet aan de bereikbaarheid?

Uit de vervoerwaardestudie van deze MIRT-verkenning blijkt dat als er niet wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid van OV, fiets en voetganger in CID-Binckhorst er verschillende nieuwe knelpunten ontstaan in de Binckhorst en de directe omgeving daarvan en dat bestaande knelpunten erger worden.

Het auto- en fietsgebruik zal als gevolg van de stedelijke ontwikkeling sterk groeien ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autoverkeer gaat het om bijna een verdubbeling van het aantal autobewegingen in 2040 (wat als referentiesituatie gebruikt is) ten opzichte van het basisjaar 2019. Het autonetwerk raakt naar verwachting op (nog meer) delen van het netwerk overbelast.

Het fietsverkeer groeit ook sterk. Met veel voorzieningen en drie treinstations op fietsafstand past dit binnen de verwachtingen en het is ook een positieve ontwikkeling vanuit de ambitie naar mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit. Echter een combinatie van een grote hoeveelheid fietsverkeer en aanzienlijke stromen autoverkeer leidt vooral bij kruisingen tot een conflict tussen beide vervoerwijzen met capaciteitsknelpunten en negatieve effecten op de verkeersveiligheid tot gevolg.

Het gebruik van het OV-netwerk blijft juist achter als het huidige beperkte OV-aanbod gehandhaafd blijft. Ook de wegen in het gebied en in de omgeving daaromheen ondervinden hinder van de verwachte toename in autoverkeer. Zo blijkt uit de nadere duiding van de vervoerwaardestudie dat ten opzichte van het basisjaar 2019 de hoeveelheid verkeer op de Neherkade in 2040 toegenomen is met ca. 40% en dat het verkeer op de Regulusweg meer dan verdubbeld zal zijn. Als gevolg van de aanleg van de

Rotterdamse Baan zal op het Haagse deel van de Binckhorstlaan (ter hoogte van de Junostraat) het verkeer juist afnemen met ca. 30% ten opzichte van basisjaar 2019.

Op het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan zal het verkeer in de referentiesituatie van 2040 afnemen ten opzichte van het basisjaar 2019. Dit in tegenstelling tot het verkeer op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Het verkeer op deze wegen zal in 2040 juist toenemen met respectievelijk 40% en 20% ten opzichte van 2019. Op de Geestbrugweg wordt daarnaast een flinke groei van 35% in het aantal fietsers verwacht. Op de Haagweg is een lichte afname van het autoverkeer in 2040 te zien; op de Rijswijkseweg een lichte toename.

De toename van het verkeer op de diverse plekken heeft ook impact op de verkeerveiligheid en leefbaarheid op de plekken waar sprake is van een toename. Deze gevolgen worden niet acceptabel geacht. Dit leidt tot de conclusie dat de ambities voor extra woningen en arbeidsplaatsen niet kunnen worden gerealiseerd zonder het faciliteren van duurzame mobiliteitsoplossingen die de groei van het autoverkeer terugdringen.

Vooruitlopend op een toekomst vaste oplossing is in 2019 al een pakket aan 'no regret' maatregelen vastgesteld en voorzien van financiële dekking van in totaal € 137,7 mln. Dit 'no regret' pakket omvat maatregelen die genomen worden om bereikbaarheidsknelpunten op te vangen die ontstaan door de eerste fase van de ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Deze maatregelen zijn al in voorbereiding en worden de komende jaren gerealiseerd.

Welke maatregelen worden nu voorgesteld?

In het MIRT-traject HOV CID-Binckhorst is onderzocht hoe de bereikbaarheidsissues die de verstedelijkingsopgave op de Binckhorst met zich mee brengen, op te lossen zijn via een pakket aan maatregelen gericht op mobiliteitstransitie. Deze maatregelen zijn een hoogwaardige OV-verbinding van Den Haag CS door de Binckhorst naar station Voorburg en verbinding naar Delft over het grondgebied van Rijswijk, aangevuld met een pakket mobiliteitsmaatregelen gericht op het verbeteren van de infrastructuur voor fiets en voetganger, maatregelen om de automobilititeit te beperken en maatregelen om de leefbaarheid, veiligheid en doorstroming van de straten waar de HOV doorheen komt te vergroten.

a) Voorlopig Voorkeursalternatief (VKA)

In het afgelopen jaar is onderzoek gedaan naar wat de voorkeursroute en de voorkeursmodaliteit is voor de hoogwaardige OV-verbinding. Op basis van de technisch-inhoudelijke beoordeling komt variant richting Voorburg over de Maanweg naar station Voorburg en richting Delft via het korte deel van de Binckhorstlaan door Voorburg, over de Geestbrugweg door Rijswijk aansluitend op de Haagweg richting Delft (variant 1T uit de rapportage) als het voorlopig voorkeursalternatief naar voren. Qua modaliteit valt daarbij de keuze op een tram, in plaats van HOV-bus of lightrail. De voorgenomen verstedelijking en de noodzaak het autoverkeer te beperken vereisen (minimaal) een tram of een lightrailverbinding om alle toekomstige reizigers te kunnen vervoeren. Uit de vervoerwaardestudie blijkt dat de capaciteit van het HOV-bus systeem onvoldoende is om toekomstige groei op te vangen en daarmee is een HOV-bus dus niet toekomstvast. Daarnaast draagt een HOV-bus minder bij aan het mogelijk maken van de verstedelijkingsopgave en het verminderen van bestaande knelpunten. Ook sluit het minder goed aan op de toekomstige ambitie van de HOV Koningscorridor. Een lightrailsysteem heeft fors hogere kosten dan een tram die in de huidige fase niet in verhouding staat tot de extra voordelen en daarmee is een tram ook vanuit economisch perspectief de beste oplossing.

Voor het tracé richting Station Voorburg is de Maanweg de meest logische route. Deze heeft relatief lage kosten, de beste kosten/baten-verhouding en sluit goed aan op de geplande verstedelijking van de Binckhorst. Deze variant loopt zo dicht mogelijk langs het spoor; Opa's veldje en scouting Livingstone Miriam blijven onaangetast. Ook maakt deze variant het niet onmogelijk om later een doortrekking richting Zoetermeer te realiseren. Partijen zijn het er over eens dat een eventuele doortrekking in de toekomst ten allen tijde vereist dat de HOV-verbinding op dat moment naar -1 verlegd wordt.

Voor het tracé richting Rijswijk en Delft komt de route via de Geestbrugweg als beste uit de onderzoeken. Deze route heeft de laagste kosten, de beste kosten/baten-verhouding en scoort beter op milieueffecten en inpassing. Een goede en veilige inpassing vereist wel een herinrichting en (waarschijnlijk) verkeersbeperkende maatregelen op de Binckhorstlaan-Zuid, Prinses Mariannelaan en

Geestbrugweg. Deze oplossing biedt daarmee ook de kans de bestaande problemen van veel autoverkeer, leefbaarheid en verkeersveiligheid op te lossen.

Voor een meer gedetailleerde onderbouwing van deze uitkomst van het voorlopige voorkeursalternatief (op basis van een technische-inhoudelijke beoordeling) verwijzen we naar het Ontwerp Masterplan.

b) Basispakket mobiliteitsmaatregelen

Ter verdere versterking van de bereikbaarheid is in de afgelopen anderhalf jaar een basispakket met aanvullende mobiliteitsmaatregelen opgesteld (zie tabel hieronder). In dit pakket zitten 19 maatregelen aanvullende maatregelen.

In de intentieverklaring MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID-Binckhorst hebben partijen de intentie uitgesproken dat in de planuitwerkingsfase gezorgd wordt voor een goede inpassing op de Binckhorstlaan-Zuid en de Prinses Mariannelaan in Voorburg en de Geestbrugweg in Rijswijk die de leefbaarheid en verkeersveiligheid ter plekke versterkt en de doorstroming verbetert. Hiervoor zijn in totaal drie maatregelen (nr. 17, 18 en 19) opgenomen in het aanvullende pakket mobiliteitsmaatregelen.

Basispakket bereikbaarheidsmaatregelen CID/Binckhorst	
	nr's Titel
 HOV	0 Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding tussen Den Haag Centraal en Voorburg station met aftakking naar Rijswijk/Delft
	1 Trekfiets tracé Den Haag - Ypenburg/Leidschendam
	2 Fietsroute Zonweg
 Langzaam verkeer	3 Verlengde Velostrada kruising HOV Binckhorstlaan
	4 Aanvullend pakket van fietsmaatregelen (met onder andere een verbinding Waldorpstraat-Parallelweg, fietspaden Schenkkade)
	5 Inrichting Lekstraat
	6 Fietsparkeervoorzieningen bij HOV haltes, woningen en kantoren
	7 Voetgangersbrug over Binckhorstlaan ter hoogte van nieuwe halte
 SMART Mobility	8 Aantakking fietsroute Rijswijk
	9 Verbinding Binckhorst -Voorburg ter hoogte van de Heeswijkstraat in Voorburg
	10 Caballerobrug voor langzaam verkeer
 Logistiek	11 Wijk hubs met verschillende vormen van deelvervoer bij de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Locaties nog te bepalen, op kaart indicatief.
	12 Algehele bevordering deel- en MaaSconcepten. Locaties nog te bepalen, op kaart indicatief.
 Stations, fietsparkeren	13 logistieke hub aan de rand van het gebied waar vandaan bevoorrading van het gebied efficiënt kan worden geregeld (locaties nog te bepalen, op kaart indicatief)
	14 Fietsvoorzieningen westzijde Den Haag Centraal
	15 Uitbreiden fietsenstallingen station Voorburg
 Ruimtegebruik	16 Doortrekken Haagse Loper Den Haag Centraal Oost
	17 Herinrichting Geestbrugweg
	18 Herinrichting Prinses Mariannelaan
	19 Knip in de Geestbrug

Wat leveren deze maatregelen op?

De aanleg van een HOV-verbinding vormt de ruggengraat van een mobiliteitsoplossing, waarbij het CID, de Binckhorst en de omliggende gebieden en gemeenten bereikbaar blijven. De Binckhorst, Voorburg en Rijswijk krijgen hiermee rechtstreekse, snelle en hoogfrequente verbindingen met Scheveningen/ het strand, het CID, het centrum van Den Haag, de Internationale Zone (economische toplocatie), Delft centrum en de Technische Universiteit. De duizenden extra woningen en banen bieden volop kansen voor zowel inwoners van Den Haag, als ook die van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en de rest van de regio. De extra inwoners en werkgelegenheid zullen ook een positief effect hebben op de lokale economie in de directe omgeving van de Binckhorst, waaronder de oude centra van Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.

Samen met de maatregelen gericht op fiets, verbetert de bereikbaarheid van de Binckhorst, van Voorburg-west en van Rijswijk ten opzichte van de referentiesituatie waarin geen maatregelen worden getroffen en wordt de (verdere) stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk. Uit de vervoerwaardestudie is wel gebleken dat naast investeringen in HOV en fiets, aanvullend beleid nodig is

om de groei van het autoverkeer te beperken. Dit beleid wordt door alle partijen al toegepast en is ook al voorzien voor de Binckhorst: o.a. lage parkeernormen en mobiliteitstransitie (= prioriteit voor lopen/fiets & OV). In de vervoerwaardestudie is dit opgenomen als een gevoeligheidsanalyse. Daaruit blijkt dat hiermee het autoverkeer voldoende beperkt kan worden, tot ongeveer het huidige niveau, ook op de wegen door Rijswijk en Voorburg.

Met de voorziene extra investeringen in het verbeteren van de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming zal de leefomgeving van de Binckhorstlaan-Zuid (Voorburg), de Prinses Mariannelaan (deel bij station Voorburg en deel Binckhorstlaan – Geestbrugweg) en de Geestburgweg sterk verbeteren. Er wordt ingezet op een herinrichting, waardoor deze straten veiliger, mooier, groener en leefbaarder worden. De voorbereiding zal gebeuren in co-creatie met omwonenden.