

VERKEERSONDERZOEK

Vragen & Antwoorden

Naar aanleiding van presentatie verkeersonderzoek op 27 mei 2025.

Gemeente	Vraag	Antwoord
Algemeen	Verzoek om filmpjes te ontvangen	De filmpjes worden gedeeld zodra de resultaten van het verkeersonderzoek definitief worden opgeleverd.
Leidschendam-Voorburg	Vraag	
	Er werd aangegeven dat de A12 niet was meegenomen in het model. Een beetje langzaam rijdend verkeer op de A12 (bijvoorbeeld door file op de A13 of A4) leidt momenteel direct tot vastlopen bij het A12 complex. Dit gebeurt zeker 1 a 2 keer per week tijdens de spits. Concreet zijn mijn vragen: ○ Waarom is de A12 niet meegenomen? ○ Kan het alsnog worden meegenomen? ○ Zo niet, waarom niet?	In het statisch verkeersonderzoek is onderzocht wat de effecten zijn van langzaam rijdend verkeer op de A12 op de omgeving. Deze effecten zijn meegenomen in het dynamische onderzoek als input vanuit het statisch model.
	Ik zag in de filmpjes dat een aantal straten in het model ontbraken. Onder meer de Overburgkade naar de Westenburgstraat was niet meegenomen. Bij navraag na de sessie werd aangegeven dat die niet is meegenomen omdat dit niet in het aangeleverde statische model zat. In de praktijk is het echter zo dat er in de ochtend veel auto's vanuit die wijk de Westenburgstraat op gaan. Dit levert gezien de drukte op die straat vaak wachtrijen en lastig invoegen op, waardoor het verkeer ook niet mooi doorstroomt naar de A12 oprit. Concreet zijn mijn vragen: ○ Waarom is de Overburgkade naar Westenburgstraat niet in het model meegenomen? ○ Wat gebeurt er in het model met het verkeer dat wel degelijk in de praktijk uit die straten komt? ○ Welke straten zijn in het hele onderzoeksgebied nog meer niet meegenomen en waarom? ○ Hoe worden die aantallen wel meegenomen in het model?	De verkeersaantallen voor het totale studiegebied zijn meegenomen in de dynamische simulaties. Deze aantallen zijn niet uitgesplitst per afzonderlijke zijstraat. De meegenomen verkeersaantallen bevatten de verkeersaantallen van de hoofdstromen en vanuit de zijstraten. Het totale verkeersaantal klopt daarmee op de hoofdstromen.

	Tijdens een eerdere sessie van werkgroep 3 is een variant bij station Voorburg gepresenteerd waarbij de eindhalte op het stationsplein komt. Door de deelnemers is toen aangegeven dat dit direct verkeersissues veroorzaakt op de Pr. Mariannelaan ten hoogte van de Huygenstraverse. Daar komt dan nl 12 keer per uur een tram langs die voorrang krijgt, aanvullend op de overstekers en bussen die er nu ook al rijden. Concreet zijn mijn vragen: ○ Is deze situatie meegenomen in het model? ○ Of valt dit onder het uitgezette kruispunt Parkweg/Laan van NOE?	Dit valt inderdaad onder het uitgezette kruispunt Parkweg/Laan van NOE. De auto's moeten op dit moment al vaak wachten voor voetgangers op het zebrapad. Als de tram ook oversteekt, zullen auto's naar verwachting hierdoor niet heel veel extra moeten stoppen. Een halte op het stationsplein draagt bij aan het verminderen van het aantal overstekende voetgangers. De verwachting is dus dat het verkeerseffect beperkt zal zijn. Belangrijk aandachtspunt is het kruispunt Parkweg, dit wordt op dit moment door de gemeenten opgepakt. We kijken welke maatregelen er genomen moeten worden om de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen. Het effect op de verkeerssituatie ter hoogte van de Huygenstraverse kan hierbij meegenomen worden.
	Maatregelen pakket 1 en 2 zijn nu gemodelleerd voor 2040. Er is voor gekozen 3 en 4 niet te modelleren. Aangegeven werd dat dit was omdat er behoefte was aan zicht op de meest extreme varianten. Concreet zijn mijn vragen: ○ Wat betekent dat dan voor pakket 3 en 4? ○ Wat is de verwachting daarbij? Minder drukte/hinder of juist meer?	Maatregelenpakket 3 en 4 zijn niet meegenomen in de dynamische simulaties, omdat de statische analyse aangeeft dat deze maatregelenpakketten de knelpunten in doorstroming niet voldoende oplossen. Op basis van de dynamische simulaties zien we bij sommige kruispunten dat maatregelenpakket 1 en 2 niet optimaal functioneren. We onderzoeken daarom ook of onderdelen van andere maatregelenpakketten hierbij kunnen helpen.

	Er werd aangegeven dat in de modellering gebruik werd gemaakt van de Stedelijke Referentie. - o Wat houdt de Stedelijke Referentie precies in? - o Met hoeveel afname van autoverkeer wordt dan rekening gehouden in procenten? - o Is daar (op andere plaatsen) bewijs voor dat dit in de praktijk ook echt zo werkt (oftewel wat is de onderbouwing daarvoor)? - o Op welke wijze wordt daarin meegenomen dat deze wijk pal aan de snelweg komt te liggen en daarom een aanzuigende werking op forensen kan hebben?	In de Stedelijke referentie wordt rekening gehouden met verandering van het reisgedrag en de reisvoorkeuren. Op de site van MRDH is daar nadere toelichting op gegeven Verkeersmodel MRDH Metropoolregio Rotterdam Den Haag
	In maatregelenpakket 2 wordt de Westenburgstraat afgesloten naar de A12 toe. Waar gaat het verkeer uit de straten (bijv Westenburgstraat, Overburgkade, Heeswijkstraat, Paradijsstraat) dan heen in het model?	Dit verkeer gaat onder andere via Laan van NOE naar A12 en via Geestbrugweg naar Rijswijk. In het verkeersonderzoek in 2024 zijn deze effecten nader beschreven bij de analyse van maatregelenpakket 2. De verkeersstromen uit de simulaties zijn hier van afkomstig.
	Ten slotte werd duidelijk dat er buiten de scope om door Den Haag een variant met ondertunneling wordt onderzocht. Dit is zoals jullie weten al vanaf de start van de participatie een wens van deze werkgroep voor de knelpunten in Voorburg. Nu blijkt dat dit wel mogelijk is (zei het voor de Haagse kant). Mijn vraag hierover werd gisteren beantwoord met (samengevat): "er is geen geld voor ondertunneling". Maar blijkbaar houdt dat Den Haag ook niet tegen om het te onderzoeken. Concreet zijn mijn vragen: o Waarom kan ondertunneling aan de Haagse kant wel worden onderzocht en aan de Voorburgse kant niet? Als de reden financiering	Het initiatief om een tunnelvariant te onderzoeken komt vanuit Den Haag. De kosten die hiermee samenhangen, zowel in onderzoek als realisatie komen voor rekening van Den Haag. Indien Leidschendam-Voorburg eenzelfde oplossing wil onderzoeken zal dit vanuit de gemeente Leidschendam-Voorburg zelf ingebracht moeten worden.

	is, hoe gaat Den Haag dit dan financieren? - o Welke criteria zijn aangehouden om te bepalen dat het voor de Haagse kant wel kan en hoe pakken die criteria dan uit voor de Voorburgse kant? - o Wat kan onze gemeenteraad/college doen om het ook voor Voorburg als optie te laten uitwerken? - o Kunnen we dit in 1 van de komende werksessies op de agenda zetten? Zo niet, waarom niet?	
Binckhorstlaan Voorburg	Maatregel op de Prinses Mariannelaan van 50 -> 30 km. Kan dit ook op de Binckhorstlaan in Voorburg?	Indien de tram hier op een vrije baan rijdt is dit mogelijk.
Binckhorstlaan Voorburg	Geef in presentatie aan welke Binckhorstlaan jullie bedoelen: in Den Haag of in Voorburg.	Dank voor de feedback. Nemen we mee.
Binckhorstlaan Voorburg	Bij de inrichting van de Binckhorstlaan Voorburg scenario meenemen voor een fietsstraat, kan volgens mij bij beide verkeersmaatregelpakketten.	De Binckhorstlaan Voorburg is een drukke straat. Een combinatie van veel auto's en fietsers en 50 km/h is niet wenselijk op een fietsstraat en leidt tot een onveilige situatie. Voor maatregelenpakket 2 is dit mogelijk wel een oplossing en is deze variant ook meegenomen in de werkgroep.
	Tijdens de bijeenkomst bleek dat de gegevens die zijn gebruikt als 'invoer' voor het model discutabel zijn. Zo gaf de eigenaar van Binck36 aan over andere feiten te beschikken die flink afwijken van de cijfers die van MRDH waren verkregen. De vragen die daarom opkomen zijn: wat is de fouttolerantie bij de invoerparameters voor het model? Is er een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd? Zijn de marges bekend die tot significant andere uitkomsten leiden? Zo ja, kunt u deze gegevens actief met de werkgroep delen?	Het basisjaar van het verkeer en vervoermodel is 2020. Wanneer er staat huidige situatie zijn dat het aantal arbeidsplaatsen die vermeld waren op 1-1-2019 in het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen (LISA). Die 1400 zijn dus de aantallen in 2019. Voor de toekomstige situatie (2040) worden arbeidsplaatsen toegevoegd uit bronnen/plannen die bekend zijn bij de MRDH- gemeenten. Er wordt niet aan individuele werkgevers gevraagd hoeveel

		arbeidsplaatsen er in 2040 extra zijn ten opzichte van 2020.
	Hierbij mijn opmerkingen op schrift zodat die meegenomen kunnen worden. Er moeten 2 proefopstellingen komen in oktober en november, elk 1 maand met het maatregelenpakket 1 en 1 maand met pakket 2 zodat we in de praktijk kunnen zien hoe dat uitpakt. De tram kan worden gesimuleerd met plaatsing van stoplichten.	Dank voor uw suggestie voor proefopstellingen. Wij nemen dit voorstel mee en komen daar uiterlijk in het najaar van 2025 op terug.
	Hoe ik waardeerde dat je aangaf dat wie belangstelling had ook bij de andere presentaties de komende week aanwezig kan zijn geeft dit ook aan het knelpunt waar veel vrijwilligers meezitten. Als je de komende week alles wilt volgen dan ben je alle avonden er mee bezig. De informatie komt in brokken en delen - vlak op een late termijn - naar leden van de werkgroep toe. Overzicht wat er zich nu precies afspeelt is moeilijk te krijgen. Het was goed dat de Haagse medewerker vertelde wat de plannen van Den Haag waren. Echter, niet aanwezigen krijgen dat niet mee. Ja, kijk op de site van de gemeente Den Haag of de Vlietlijn is dan vaak het antwoord. De ronkende berichten over de Binckhorst zijn niet voldoende om overzicht te krijgen als vrijwilliger. Het is een enorm groot project en dat betekent dat de communicatie echt anders georganiseerd moet worden. Laat ik het zo zeggen: er is meer sprake van voorlichting en niet van communicatie. Dan heb ik het niet alleen over de betrokken vrijwilligers, maar ook over al die bewoners die niet of nauwelijks bereikt worden door jullie. Alleen verwijzen naar de website is echt een gotspe. Dan doen ook alle providers, leveranciers etc, Maar dat is een overheid onwaardig.	Het is inderdaad een complexe opgave in een groot gebied. Om het overzichtelijk te maken is het gehele traject opgedeeld in 4 deelgebieden. Door in 4 deelgebieden te werken kunnen bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden uit deze omgeving in de werkgroep meedenken over het ontwerp voor De Vlietlijn. Tijdens de informatiemarkten wordt terugkoppeling gegeven over de opbrengst van alle deelgebieden. Iedereen die geïnteresseerd is kan hiervoor langskomen. De Vlietlijn verspreid meer dan 20.000 uitnodigingen in de omgeving voor deze bijeenkomst. Daarnaast vindt rond de periode van de informatiemarkt digitale participatie plaatst.

	Dan de schaal waarop de presentatie van het dynamisch verkeersonderzoek wordt gepresenteerd. Een voorbeeld. Op een vraag waarom 8.30 als tijd is gekozen is het antwoord: ja dat is volgens de gegevens op dat tijdstip. Echter op de schaal van de bewoners is 8.15. -8.30 op de kruising van de Fonteynenburghlaan en de Prinses Mariannelaan het enorm druk met veel fietsverkeer richting de scholen. Het inzoomen op de lokale ervaringen zou ook helpen draagvlak te verkrijgen. Nu is het oordeel over het dynamisch verkeersonderzoek onder de aanwezigen overwegend negatief. Dan kan het model wel kloppen maar opmerkingen als: wij nemen 16.00 uur want daarna stroomt het verkeer niet door, de verkeerslichten zetten wij uit, het verkeer zoekt wel andere wegen, de onderliggende straten komen niet in beeld qua afwikkeling etc. geven geen vertrouwen. Zo wie zo de opmerking het verkeer zoekt zijn weg wel elders getuigt van een hoge mate van weg redeneren. Helaas zou de conclusie moeten zijn van het dynamisch verkeersonderzoek: wij hebben eigenlijk geen goede oplossing voor het verkeersinfarct rondom de Utrechtsebaan.	De simulaties zijn gebaseerd op cijfers en feiten. Het drukste kwartier is bepaald op basis van de daadwerkelijke metingen bij de verkeerslichten in de omgeving. Deze laten zien dat de piek tussen 8:15 en 8:30 ligt. Het tijdstip 8:30 is gekozen om dan het drukste verkeersbeeld te kunnen tonen aan het eind van de drukste periode. De opmerking dat het verkeer elders zijn weg zoekt, komt in het verkeersmodel op neer dat verkeer rekening houdt met vertragingen op alle wegen en kruispunten. Verkeer kiest daarna de snelste route, maar betekent niet dat dit zonder files is. Daarmee is er geen sprake van wegedeneren, de opmerking was bedoeld om meer context te geven hoe het verkeersmodel werkt. Het doel van de simulaties was het inzichtelijk maken van de effecten van pakket 1 en pakket 2, niet het oplossen van alle problemen voor onder andere het autoverkeer.
	Het fietsverkeer neemt volgens de presentatie sterk toe. Hoe en waar wikkelt zich dat af, wordt niet verteld. Grote stromen fietsers kunnen moeilijk tegelijk oversteken is ook bekend. Ook mijn opmerking van de problemen met de doorgang van fietsers en voetgangers op de Pr Mariannelaan bij het oversteken van de tram van Opa's veldje naar het stationsplein deed de adviseur met schouderophalen. Toch zijn dit soort voorbeelden waar de bewoners mee zitten. (Het is niet het enige voorbeeld).	Fietsverkeer is meegenomen in de verkeerssimulaties en de wachttijden zijn gemeten in de simulaties. De analyses waar het fietsverkeer toeneemt is te vinden in het verkeersonderzoek in 2024.
	De samenhang tussen de verschillende onderzoeken kun je in balken zichtbaar maken maar vragen om een	De balken geven het proces weer van de participatie en besluitvorming in de tijd. Om

	netwerkplanning (net als bij een bouwwerk). Wat heb je nodig om de volgende stap te doen en welke inspraak is daarbij geregeld etc. En worden inwoners qua termijnen onder druk gezet en neemt de overheid alle ruimte om hun eigen termijnen etc. naar eigen inzichten te regelen.	duidelijker inzicht te geven in de inspraakmomenten voegen we deze momenten toe. We zorgen dat we in de komende periode meer duidelijkheid bieden over de samenhang.
	Wij zitten in de studie- en onderzoeksfase en die vraagt ook een andere inzet tov. het vervolg. Als je kunt constateren dat de verkeerssituatie alleen maar verslechterd door een bovengrondse tram, dan kan de gemeente LV niet op voorhand zeggen; wij hebben geen geld voor een ondergrondse variant. Als dat al zo is dat moet de conclusie van de gemeente zijn: de geprojecteerde tram geeft zoveel knelpunten dat volstaan moet worden met de door de burens van de Binckhorst genoemde variant. De gemeente LV maar ook DH kunnen toch niet met droge ogen het knelpunt rond de Utrechtse baan negeren en de puinhoop op termijn laten ontstaan.	De huidige fase is de Planning- en Studiefase. De afweging in variantkeuzes heeft plaatsgevonden in de Verkenningfase bij het besluit Voorkeursvariant. De variant welke is aangedragen door de Burens van de Binckhorst past niet zoals is beantwoord in de 'Brief Bartels'.
Rijswijk	Vraag/opmerking	Antwoord
Werkgroep Rijswijk	Wanneer krijgen we de resultaten van het dynamisch verkeersonderzoek?	De eerste resultaten zijn op 27 mei 2025 gepresenteerd. De presentatie is na afloop verstuurd aan de genodigden. De presentatie en veel gestelde vragen vindt u binnenkort ook op de werkomgeving van De Vlietlijn: www.doemeedevlietlijn.nl Er loopt nog een aanvullend dynamisch onderzoek. Hierin bekijken we de effecten wanneer we de Geestbrug alleen tijdens de spitsuren zouden afsluiten voor autoverkeer of wanneer we wijkbewoners ontheffing zouden verlenen om met hun auto de Geestbrug over

		te rijden. De resultaten hiervan zijn in de loop van juli bekend en beschikbaar.
Werkgroep Rijswijk	Het verkeersonderzoek kent een beperkt geografisch gebied. De lijnennetstudie zal een groter gebied omvatten. Is dat logisch? Welke variabelen zijn bij de modelstudies meegenomen en hoe kan worden gecontroleerd dat de uitkomsten kloppen en of alles wel is meegenomen	Het verkeersonderzoek is niet beperkt tot een specifiek geografisch gebied. In het verkeersonderzoek is een studiegebied gedefinieerd, maar ook daarbuiten is gekeken of er significante effecten zijn. De verkeerseffecten worden voor de gehele regio berekend, niet alleen voor het studiegebied. Voor de variabelen is aangesloten bij het scenario 'stedelijke referentie' van het verkeersmodel V-MRDH. Dat is een door alle gemeenten vastgesteld scenario.
Den Haag	Vraag/ opmerking	Antwoord
Binckhorstlaan tussen Zonweg en tunnel	De economische schade is enorm. Er moet echt een langere tunnel komen om deze problemen op te lossen. Ook gemeente gebruikt alleen economische haalbaarheid als argument, maar bij ondernemers wordt het door de strot geduwd. Er kunnen ondernemers door failliet gaan!	Doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid van percelen zijn onderdelen waar in het schetsontwerp naar wordt gekeken. De lengte van de onderdoorgang Supernovaweg hangt hiermee samen. De lengte van een onderdoorgang wordt niet langer dan noodzakelijk.