



Bijlagen Omgevingsverslag

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Versie: 14 juni 2022

Inhoudsopgave bijlagen

A. Documenten platform.....	3	
• Platform 1 – 25 maart 2021		
• Platform 2 – 12 april 2021		
• Platform 3 – 22 juni 2021		
• Platform 4 – 13 juli 2021		
• Platform 5 – 16 november 2021		
• Platform 6 – 7 december 2021		
• Platform 7 – 12 januari 2022		
• Platform 8 – 11 april 2022		
B. Documenten inloopsessies.....	156	
• Inloopsessie 1 – 8 april 2021		
• Inloopsessie 2 – 10 mei 2021		
• Inloopsessie 3 – 28 juni 2021		
• Inloopsessie 5 – 27 januari 2022		
• Inloopsessie 6 – 1 februari 2022		
• Inloopsessie 8 – 10 mei 2022		
C. Presentatie HTM bijeenkomst.....	217	
D. Overzicht bijeenkomsten.....	237	
E. Ingekomen brieven.....	243	
• Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg – 16 mei 2021		
• Bewoners Overburgkade Voorburg – 28 juni 2021		
• Wijkvereniging Oud-Voorburg – 29 juni 2021		
• Bewoners Geestbrugweg – 2 juli 2021		
• Bewoners Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg, Westeinde en omliggende wijken Voorburg-west – 12 augustus 2021		
• Bewoners Geestbrugweg – 31 augustus 2021		
• Bewoners Broekslootkade – 12 oktober 2021		
• Bewoners Geestbrugweg – 14 december 2021		
• We Think Binck – 29 maart 2022		
• Bedrijvenvereniging BLF – 13 april 2022		
F. Huis-aan-huis brieven.....	276	
G. Persberichten.....	283	
• Nota van Antwoord		
• Bestuurlijk overleg juni 2021		
• Bestuurlijk overleg juli 2021		
• Intentieverklaring februari 2022		



BIJLAGE A

Documenten platform

Presentaties en verslagen van de georganiseerde platform bijeenkomsten

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag bijeenkomst 1 - 25-03-2021

Introductie

Paul Weststrate van adviesbureau Awareness is de onafhankelijke voorzitter van het bewonersplatform. Het doel van dit platform is om de deelnemers als belangenbehartigers de ruimte te geven om een inbreng te leveren op de verkenning en onderzoeken naar de mogelijkheden van een hoogwaardig openbaar-vervoerverbinding via de Binckhorst. Hij noemt als voorwaarden voor een goed inhoudelijk gesprek dat deelnemers voldoende elkaar kennen om te begrijpen wie vanuit welk belang en met welk perspectief naar dit onderwerp kijkt. Bovendien is het zaak dat iedereen zonder misverstanden weet wat er toe doet om een beeld en daarna een oordeel te kunnen vormen van wat hier wordt onderzocht. Tijdens deze eerste sessie kregen deelnemers daarom vooral veel informatie over de plannen, zodat iedereen gelijkwaardig geïnformeerd is.

Dit is de eerste in een serie van vier bijeenkomsten. Deelnemers wordt verzocht bij iedere bijeenkomst aanwezig te zijn, zodat we als groep collectief voortschrijdend inzicht ontwikkelen om de overheden te helpen tot de beste oplossing te komen. Deelnemers wordt ook gevraagd voor terugkoppeling en toelichting richting hun eigen achterban te zorgen.

Selectieprocedure

Er waren rond de 50 aanmeldingen voor het bewonersplatform. Vervolgens is een selectieproces doorlopen door de aanmeldingen geografisch in kaart te brengen en per straat en deelgebied vertegenwoordiging te zoeken. Ook is gekeken naar een evenredige verdeling van belangen tussen bewoners, ondernemers, toekomstige reizigers etc. en naar de achterbannen van potentiële deelnemers.

- De vertegenwoordiger van VVE Tuinluststraat vraagt waarom de scouting op Opa's veldje niet is vertegenwoordigd?
Antwoord: De selectie is gebaseerd op ontvangen aanmeldingen. De scouting heeft zich niet gemeld.
- De vertegenwoordiger van Geestbrugweg vraagt waarom dit bewonersplatform niet openbaar is?
Antwoord: Het is belangrijk dat iedereen in deze groep gelijkwaardig en voldoende geïnformeerd wordt en ook op elkaar kan reageren. Dat moet een veilige omgeving zijn, ook als desnoods met enige emotie wordt gesproken. Een openbare sessie maakt de groep te groot, te wisselend en onvoldoende comfortabel om met elkaar als vaste deelnemers een collectief te vormen. Deze groep is geselecteerd als vertegenwoordiging, zodat duidelijk is wie de informatie kan terugkoppelen aan de achterban en vragen mee terug kunnen worden ingebracht in de groep. Na elke bijeenkomst van het bewonersplatform wordt overigens ook een voor iedereen toegankelijke inloopsessie georganiseerd.

Kennismaking

Voor nadere kennismaking is eenieder gevraagd de naam, eventueel functie, en achterban aan te duiden plus wat men als belang namens die achterban wil bevorderen.

Naam	Achterban en belang
<i>Vertegenwoordiger Geestbrugweg</i>	<p>Brede achterban Geestbrugweg</p> <p>Alternatieven moeten terug in discussie. Heeft niet het mandaat van zijn achterban om in te gaan op inspraak die alleen gaat over de inbedding van een OV-variant op de Geestbrugweg. Besluitvorming niet opknippen in twee fasen zoals nu is opgenomen in de Nota van Antwoord. Het voelt ongemakkelijk dat dit bewonersplatform niet gevolgd kan worden door anderen. Liever openbaar.</p>
<i>Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje)</i>	<p>VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)</p> <p>Hoeder van de duizenden mensen die gebruik maken van Opa's veldje. Maximaal behoud van het groen daar. Daar is een motie voor ingediend. Minimale overlast van de bouw. Wil niet op deze alternatieven worden vastgebonden. Wat is de nut en noodzaak?</p> <p>Graag meer informatie delen. Heeft een WOB-verzoek ingediend en is in afwachting van informatie. Hoe is de eerdere procedure verlopen? Dit zou ter beschikking moeten komen.</p>
<i>Vertegenwoordiger Overburgkade</i>	<p>Bewoners Overburgkade</p> <p>Problemen met geluid. De Broeksloot is een ecologische zone. Wil eerst nut en noodzaak van de OV-verbinding scherp krijgen. Transparantie in de besluitvorming is belangrijk. De varianten die nu voorliggen komen uit de hoge hoed. Zorg: een lightrail of +1 niveau moet je in zo'n ecologische zone niet hebben. Dat moeten we netjes en duurzaam oplossen. Is het echt nodig en zijn de alternatieven goed in kaart gebracht?</p>
<i>Vertegenwoordiger Binckhorstlaan</i>	<p>Junoblok, Binckhorstlaan.</p> <p>Het Junoblok is gelegen aan de Trekvlietzone. Eerste gebouw dat is verbouwd tot woonpand. Zeer betrokken bij de ontwikkeling van de Binckhorst, ook de bereikbaarheid en de plannen voor de groei van de Binckhorst. Bereikbaarheid met openbaar vervoer is belangrijk met het oog op de toekomst voor het aantal bewoners dat hier gaat wonen. Er zijn op dit moment weinig faciliteiten.</p>
<i>Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan</i>	<p>Bewoners Prinses Mariannelaan + Binckhorstlaan (was al eerder betrokken)</p> <p>Voornamelijk het behoud van de kwaliteit van de fysieke omgeving. Er was vroeger een tram. Vreest dat met meer verkeer er veel opstoppingen ontstaan en de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Parallelen met bewoners aan Geestbrugweg. De fundering van oude huizen is niet gemaakt voor de trillingen van zwaardere, nieuwe trams.</p>

	<p>Het drietal tracés lijkt een voldongen feit: we moeten helemaal terug naar nut en noodzaak hiervan. Wil terug naar de tekentafel, ook tegen de achtergrond van corona. Wil volledig worden betrokken met alle informatie en kunnen meepraten.</p> <p><u>Reactie voorzitter:</u> In het kader van verwachtingsmanagement moet ik namens de initiatiefnemers onderstrepen dat binnen de scope van deze projectgroep deze drie tracés het vertrekpunt en onderwerp van de discussie vormen. Het wekt verkeerde verwachtingen als men denkt dat de plannen helemaal teruggaan naar de tekentafel alsof nog niets is bedacht of onderzocht.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg</i></p>	<p>Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg</p> <p>Zet burgers in bij het creëren van goede ideeën en benut hun creativiteit en (specialistische) kennis. Teleurgesteld over de uitspraak van de voorzitter dat er maar drie tracés zijn. De Broekslootkade is als alternatief eerder afgefallen, maar bij belangen moet het niet alleen om geld gaan.</p> <p>Grote zorg dat er straks zwaar tramverkeer door de wijk gaat, daar is de laan niet op gebouwd. Verkeersinfarcten zullen toenemen. De nut en noodzaak moet aangetoond worden. Corona heeft ook impact op aantallen reizigers. Wij hebben er bovendien niets aan, want er komt niet eens een halte. We willen gehoord worden en onze denkkraft moet worden benut.</p> <p>Wat zijn de spelregels? Wanneer is iets vertrouwelijk of niet? Waar blijft de WOB-informatie?</p> <p><u>Reactie voorzitter:</u> Bij elke participatie is het belangrijk dat tevoren duidelijk is binnen welke kaders meegedacht mag en kan worden. Uw denkkraft wordt gemobiliseerd waar dat kan, maar binnen de kaders die voor dit onderwerp gelden.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging Binckhorst, Laakhaven, Fruitweg (BLF)</i></p>	<p>Ondernemersvereniging Binckhorst, Laakhaven, Fruitweg</p> <p>De ondernemers met in- en uitritten mogen geen last hebben van het OV.</p> <p>Opmerking: veel ondernemers kunnen zich niet vinden in het woord “bewonersplatform”. Dat doet geen eer aan de diversiteit van dit gezelschap.</p> <p><u>Reactie voorzitter:</u> Goede suggestie, wordt voorgelegd aan de opdrachtgever. Wellicht moeten we het omdopen naar Bewoners en Ondernemers Platform (BOP)</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Scouting</i></p>	<p>RMWG Scouting op de Binckhorstlaan sinds 1947</p> <p>De verkeerssituatie moet veilig blijven en ons programma niet verstoren. Wil ook de huidige locatie kunnen behouden. Zij zal contact zoeken met de scouting bij Opa’s veldje.</p>

<i>Vertegenwoordiger Rivierenbuurt</i>	<p>Bewoners Rivierenbuurt</p> <p>Geïnteresseerd in wat voor consequenties dit gaat hebben op het woongenot. Wil meer weten over het voorzieningenniveau op de Binckhorst.</p> <p><u>Reactie voorzitter:</u> In het kader van verwachtingsmanagement: dit platform gaat niet over andere voorzieningen in de Binckhorst dan het openbaar vervoer.</p>
<i>Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland</i>	<p>Binckplaats/Kade/Eiland</p> <p>Volgt de Binckhorst op de voet. Toekomstige bewoners willen een slimme, snelle en groene verbinding zonder daar de belangen van Rijswijk of Voorburg mee te schaden. Hoog-frequent en een halte dichtbij. Een +1 niveau is niet nodig. Er bestaat een Whatsapp-groep van alle kopers. Geen station waar nu de scouting zit: die moet blijven zitten. Geen knooppunten over grote kruisingen.</p>
<i>Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat</i>	<p>Voorburg-West Heeswijkstraat</p> <p>Lid van de SVGT De Groene Loods op het terrein achter de scouting. De gemeente vergeet ons steeds. Wij willen daar blijven zitten.</p> <p>Heeft verder geen vertegenwoordigende functie. Wil de relatieve rust behouden.</p>
<i>Vertegenwoordiger Maanplein</i>	<p>Huurdersvereniging Maanplein, Maanweg</p> <p>Niet aanwezig.</p>
<i>Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg</i>	<p>Ondernemersfonds Huygenskwartier</p> <p>Wil de ondernemers in het huidige kwartier vertegenwoordigen. Belangrijk om informatie op te halen over hoe het er uit gaat zien. Goede bereikbaarheid voor ondernemers in het gebied is belangrijk. Huygenskwartier wil een mooi ondernemersklimaat. OV is voor een groot deel al aanwezig. Zuinig zijn op het historische karakter.</p>
<i>Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg</i>	<p>Wijkvereniging Oud Voorburg</p> <p>Zorgen over het laatste stukje groen dat aangetast wordt. Alternatief tracé Zonweg: advies is ondertunneling en meteen doortrekken naar 2040. Gebruik liever de Rotterdamsebaan.</p>
<i>Vertegenwoordiger Winkeliersvereniging Oud- Rijswijk</i>	<p>Winkeliersvereniging Oud Rijswijk</p> <p>Niet aanwezig.</p>
<i>Vertegenwoordiger Hoekweg</i>	<p>Hoekweg (eerder betrokken in LV: parkeerbeleid)</p>

	<p>Doet denken aan het Trekvliettracé voor de Rotterdamsebaan. Dat is een compleet ander tracé geworden, ondanks de meerkosten: de Boogiewoogie tunnel.</p> <p>Een goede bereikbaarheid voor de Binckhorst en de omliggende wijken is belangrijk. In de spits moeten de hulpdiensten de wijk kunnen bereiken. Met het verdwijnen van de tram is ook een gedeelte van de knelpunten in de spits verdwenen.</p>
<i>Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck</i>	<p>Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck</p> <p>Eigenaar van Hofwijck: vertegenwoordigt de belangen van drie Rijksmonumenten: het huis, de tuin en het poortgebouw.</p> <p>Opmerking: Graag gegevens uitwisselen zodat we weten wie er allemaal is en we contact kunnen onderhouden.</p> <p>+1 niveau heeft direct invloed op het wel en wee van Hofwijck, alsmede bouwactiviteiten in de buurt van een monument. Wat is de nut en noodzaak? Doen we dit voor de Binckhorst of voor Den Haag?</p> <p><u>Reactie voorzitter:</u> de projectorganisatie stuurt morgen een mailtje waarin wij vragen om aan te geven of u bezwaar heeft tegen het delen van de eigen contactgegevens met de overige leden van het platform, en over het eventueel delen van uw gegevens met belangstellenden in de buitenwereld.</p>
<i>Vertegenwoordiger ROVER</i>	<p>Vertegenwoordiger toekomstige reizigers Binckhorst</p> <p>Belangen behartigen van reizigers in LV en Rijswijk. Hebben een zienswijze reactie gegevens op de plannen in de Binckhorst en zijn voorstander van een hoogwaardige OV verbinding.</p>
<i>Vertegenwoordiger Fietsersbond</i>	<p>Vertegenwoordiger toekomstige bewoners Binckhorst</p> <p>Mobiliteit is niet alleen de keuze tussen tramtracés. Het is ook belangrijk dat er een fijnmazig bestemmingsnetwerk in de Binckhorst komt. Er zijn ook andere belanghebbenden dan alleen bewoners. De belangen van de fietsers zijn vaak te laat of niet in beeld. Veiligheid is belangrijk. In de uitvoering op straat ontstaat wel eens een dilemma.</p>
<i>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)</i>	<p>Vertegenwoordiger Westeinde</p> <p>Sluit zich aan bij de bezwaren van andere bewoners van Voorburg West. Verkeersveiligheid is het allerbelangrijkste, speciaal voor jonge kinderen. Vraagt zich ook af in hoeverre je een hoogwaardige lijn kunt aanleggen door een dichtbevolkte wijk.</p>
<i>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)</i>	<p>Vertegenwoordiger Laan van Middenburg, deels van Westeinde, Vrijburgstraat, Koninginnelaan</p> <p>We moeten het doel goed voor ogen houden. De bereikbaarheid van de Binckhorst gaat over de rug van Voorburg. Daar zit een deel van de frustratie. Het tram 10 tracé is uit de hoge hoed teruggekomen. Bewoners</p>

	<p>van de Prinses Mariannelaan missen de tram niet. Er wordt breed uitgemeten dat Opa's veldje gespaard wordt, maar het woongenot van al die mensen is ook belangrijk. Dringend verzoek om te luisteren naar alternatieven.</p> <p>Opmerking: Waarom zit ROVER bij deze groep? Hebben zij niet zelf contact met de betrokken partijen? Heeft het gevoel dat ze partijdig denken, terwijl bewoners hier vanuit een privé belang zitten.</p> <p><u>Reactie voorzitter:</u> ROVER komt op voor de belangen van reizigers in het OV, ook de toekomstige die hier nu nog niet zijn vertegenwoordigd. Deze reizigers komen minder snel naar een dergelijk platform en daarmee raken hun belangen soms ondergesneeuwd.</p>
--	---

Presentatie

Hugo de Haes van de MRDH gaf een toelichting op de verkenning van de mogelijkheden van een HOV-verbinding. Een aantal van de sheets uit deze presentatie is ook eerder in de raadscommissie van Leidschendam-Voorburg op 23 maart jl. getoond. Hieronder zijn de sheets afgebeeld waar vragen over zijn gesteld, en de vragen en antwoorden zijn daarbij geplaatst.

TOELICHTING VERKENNING

OPGAVE

De regio groeit de komende jaren flink in aantal inwoners, woningen en banen.

Deze groei wordt in de steden gerealiseerd, zodat regionaal groen kan blijven, en mensen minder grote afstanden afleggen.

Om de regio goed bereikbaar en leefbaar te houden moeten we ons anders gaan verplaatsen.

Fietsen en lopen voor korte afstanden tot circa 10 km, OV voor langere afstanden. Relatief weinig autobezit en autogebruik.

Dit vraagt om snelle, directe OV -verbindingen die vaak rijden en goed ingerichte knooppunten.



10

TOELICHTING VERKENNING

OPGAVE OP REGIONAAL NIVEAU

- > Verbinden van belangrijke economische locaties binnen de regio
- Zoveel mogelijk mensen op een comfortabele, snelle manier vervoeren.
- Ambitie om een verbinding te ontwikkelen tussen Scheveningen, Voorburg, Zoetermeer Delft en Rijswijk.



11

- De vertegenwoordiger van VVE Tuinluststraat vraagt zich af wat deze verbinding nog toevoegt? De Binckhorst ligt in de nabijheid van meerdere treinstations: die zouden beter kunnen worden benut.
Antwoord: We kijken ook naar het bredere pakket aan OV-voorzieningen. Onderdeel van de studie die we doen is een onderzoek naar het verwachte aantal reizigers. Daaruit zal blijken of het nodig is om dit te realiseren.
- De vertegenwoordiger van VVE Tuinluststraat: Dat vervoersonderzoek lijkt me hartstikke goed. Worden daarbij de blijvende effecten van Covid-19 ook betrokken?
Antwoord: Ja, het is onmiskenbaar dat het aantal OV-reizigers momenteel een fractie is van wat het was; maar de verwachting is ook dat tussen 2 en 4 jaar na de pandemie de vervoersvolumes terug zijn op het oude niveau en daarna weer zullen toenemen. Voor de korte termijn houden we er rekening mee, maar op langere termijn zal het effect van Covid-19 beperkt zijn. Dit is onderzocht door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (<https://www.kimnet.nl/>) van het ministerie van I&W.
- De vertegenwoordiger van de Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan vraagt naar het nut van meer trams naar station Voorburg nu het aantal treinen op Voorburg is teruggebracht?
Antwoord: In de mobiliteit sector proberen we overstapvoorzieningen zo compact mogelijk te maken. Als we de OV-verbinding net niet bij station Voorburg opleveren dan levert dat vragen op. Station Voorburg is overigens ook een belangrijk busknooppunt.

TOELICHTING VERKENNING

OPGAVE MOBILITEIT CID-BINCKHORST

- 1. Door betere bereikbaarheid met OV, lopen en fietsen kunnen er meer woningen en banen in de Binckhorst komen.
- 2. Er komt minder verkeer op drukke punten zoals het Rijswijkse Plein en de Binckhorstlaan
- 3. Door voorrang te geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer (mobiliteitstransitie) ontstaat meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven.

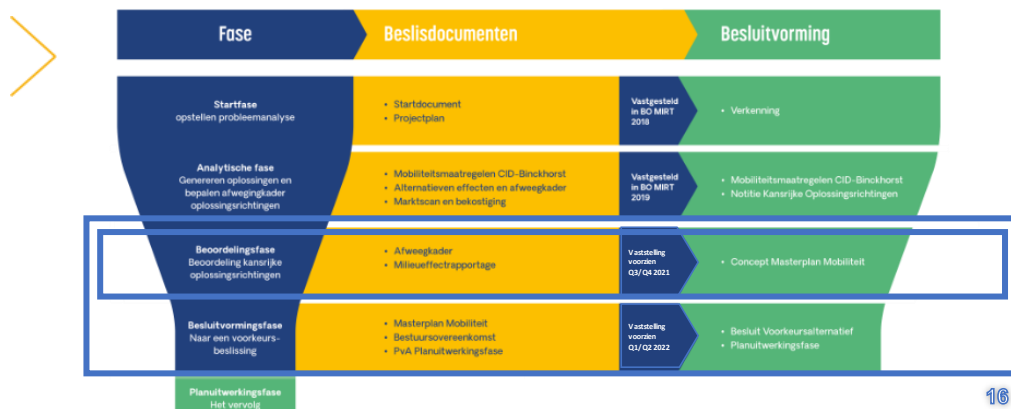


- De vertegenwoordiger van Laan van Middenburg, deels Westeinde, Vrijburgstraat, Koninginnelaan vraagt zich af of de drie alternatieven hetzelfde zijn als de drie tracés? Of levert dit $3 \times 3 = 9$ tracés op?
Antwoord: We verwijzen naar de informatie verderop in de presentatie, waaruit meer duidelijk zal worden. Het levert zeker niet 9 tracés op. Door de Prinses Mariannelaan wordt bijvoorbeeld geen lightrail getrokken, dus dan valt er al één alternatief op dat tracé af.

TOELICHTING VERKENNING

ACTUEEL: BEOORDELINGSFASE

VERKENNING CID BINCKHORST HOV BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST



- De vertegenwoordiger van de Geestbrugweg vraagt zich af waarom niet eerst de uitvoerbaarheid wordt onderzocht? Er wordt onderscheid gemaakt tussen de

planuitwerkingsfase en het besluit over het voorkeursalternatief: dat zijn twee momenten van besluitvorming. Als iets niet uitvoerbaar is moet je terugkomen op een beslissing die eerder genomen is.

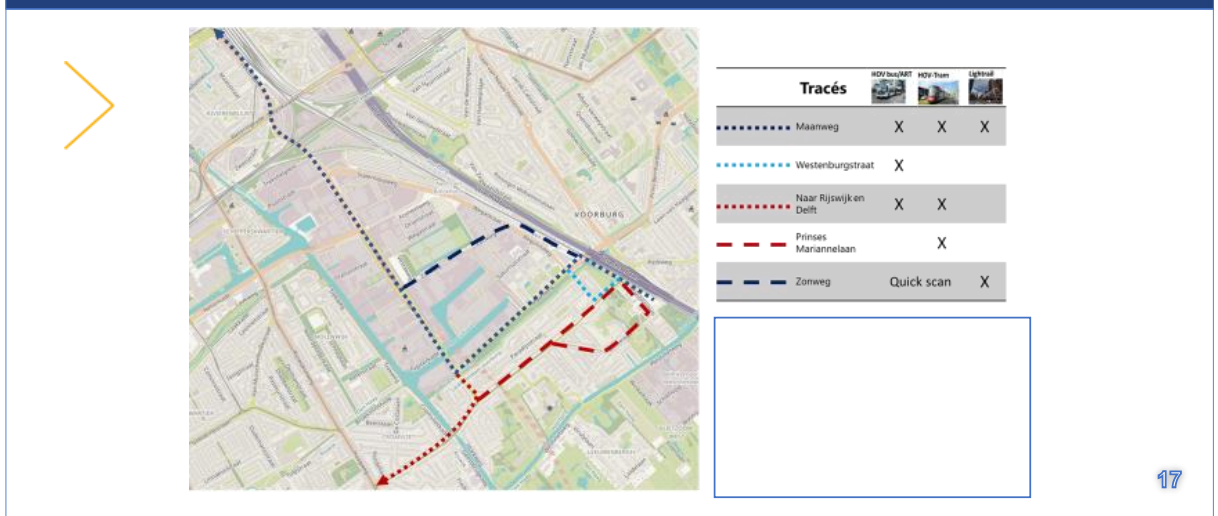
Antwoord: Er worden nu al aspecten meegenomen die gekoppeld zijn aan de alternatieven (zogenaamde 'showstoppers'). Uitvoerbaarheid maakt onderdeel uit van dat wat we nu onderzoeken. Dat is onderdeel van de studie naar het Voorkeursalternatief.

- De vertegenwoordiger van de Hoekweg vraagt zich af of, als blijkt dat we door voortschrijdend inzicht terug moeten naar de alternatieven, dat nog mogelijk is? In het trechtermodel zullen bepaalde opties afvallen. Komt er een terugkoppeling naar eerdere fases?

Antwoord: Worden besluiten uit vorige fases nogmaals getoetst op validiteit? Ja en Nee. Als we er gedurende het proces (door voortschrijdend inzicht) achter komen dat een alternatief toch niet kan, dan moeten we wel een stap terug doen om te kijken waar we staan.

TOELICHTING VERKENNING

ALTERNATIEVEN IN HET ONDERZOEK



Bovenstaande alternatieven in het onderzoek zijn het resultaat van de eerdere inspraakperiodes. Er zijn twee tracés toegevoegd: de Zonweg (waar een quick scan op wordt uitgevoerd), en de Prinses Mariannelaan (wat expliciet een faseringsvariant is). De Binckhorst is niet in één dag volgebouwd. De dienstregeling gaat dus groeien, maar wordt geleidelijk aangepast aan de groei van de Binckhorst.

- Vertegenwoordiger VVE heeft een vraag over de fasering van het tracé; en dan specifiek de stippelijlijn vanaf station Voorburg naar Zoetermeer (zie de volgende slides). Gaan we de boel over een aantal jaren weer op de schop nemen als men aan de slag gaat met de Koningscorridor? Waarom die gefaseerde besluitvorming? Kunnen we alles niet in één keer doen?

Antwoord: De ontwikkeling van de Binckhorst is een zekerheid: die ruimtelijke ontwikkeling komt er en daar is op korte termijn een ontwikkeling van het OV nodig. De Koningscorridor, waar het tracé richting Zoetermeer onderdeel van uitmaakt, is een separaat project waarvan nog niet zeker is of die er gaat komen. De besluitvorming over een verbinding richting Zoetermeer: daar zit nog veel onzekerheid in.

- De voorzitter vraagt: Hoe ga je daar in dit project mee om, als je bijvoorbeeld vanuit dit onderzoek zou uitkomen op een voorkeur voor arriveren bij het station op -1 niveau, terwijl later vanuit de Koningscorridor wordt gevraagd om op + 1 door te gaan richting Zoetermeer?

Antwoord: Een overgang van -1 niveau naar +1 niveau en andersom gaat hem natuurlijk niet worden. Dit is een typisch geval van scenario's uitwerken. Daarom heet het ook een faseringsvariant. Stel we gaan over de Prinses Mariannelaan: dan maken we nu gebruik van bestaande infrastructuur en kunnen we wellicht later vanaf de Binckhorst via Voorburg een passend traject naar Zoetermeer realiseren.

- De vertegenwoordiger van de Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan vraagt zich af waarom de Broekslootkade niet meer wordt behandeld? Dit is eerder afgefallen vanwege het scheepvaartverkeer voor de asfaltcentrale, maar deze gaat weg waardoor een brug dan toch weer haalbaar is?

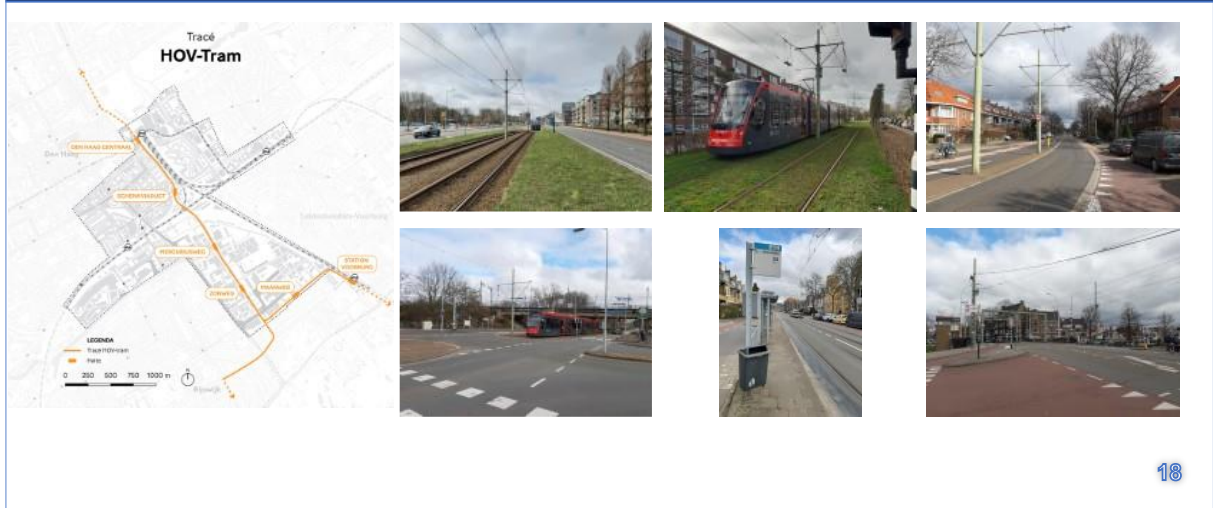
Antwoord: Het antwoord hierop is allereerst procedureel: er is geen zienswijze gekomen om deze variant terug te brengen. Bovendien is er nog ander scheepvaartverkeer waardoor altijd een dure beweegbare brug nodig zal zijn. En bovendien is de Broekslootkade een ecologische verbindingszone.

- De vertegenwoordiger van de Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg onderschrijft het bovenstaande. Mocht er een tunnel komen voor de Koningscorridor, dan zou dit voor heel Voorburg West moeten gelden. Wordt dat nog meegenomen?

Antwoord: Dit is in het verleden aan de orde geweest, een tunnel voor het OV combineren met de aanleg van de tunnel voor de Rotterdamsebaan. Deze optie is destijds afgefallen vanwege de zeer hoge kosten.

TOELICHTING VERKENNING

ALTERNATIEVEN NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU



De tram variant loopt op maaiveld, waarbij sprake is van kruisende verkeersstromen (dit zijn mogelijke referentiebeelden). Verkeersveiligheid is hierbij belangrijk, alsmede de inpassing en kwaliteit van de haltes. De Geestbrug (plaatje rechtsonder) heeft veel verschillende modaliteiten en kruisende verkeersbewegingen. Daar moet zorgvuldig naar gekeken worden.

- De vertegenwoordiger van de Hoekweg vraagt zich af of/hoe in de toekomst de hulpdiensten tijdens de spits de wijk achter de Geestbrug goed kunnen bereiken?
Antwoord: De Geestbrug is een puzzel. We gaan samen met de gemeente Rijswijk en Leidschendam-Voorburg die puzzel proberen op te lossen. De verzadiging van kruising-situaties wordt zeker bekeken in de onderzoeken.
- De vertegenwoordiger van de Hoekweg: Wordt deze brug nog vervangen of aangepast?
Antwoord: De provincie Zuid-Holland is beheerder van de Geestbrug en wil groot onderhoud voorbereiden. Het projectteam is met de provincie in overleg om te bekijken of er werkzaamheden gecombineerd kunnen worden.
Bij de Geestbrug is geen sprake van een helling. Er wordt alleen naar een oplossing op maaiveld gezocht.

TOELICHTING VERKENNING

ALTERNATIEF PRINSES MARIANNELAAN



Dit zogenoemde 'faseringsalternatief' wordt in de studie meegenomen om een tijdelijke verbinding te realiseren via de bestaande sporen op de Prinses Mariannelaan, die op maaiveldniveau door Voorburg aanlandt bij station Voorburg. De tram rijdt met het verkeer mee. Het spoor ligt er al maar moet wel worden verbreed i.v.m. de breedte van nieuwere trams.

- De vertegenwoordiger van de Prinses Mariannelaan en Binckhorstlaan vraagt waarom er informatie mist die wel in de raadscommissie van Leidschendam-Voorburg is behandeld? Dat gaat specifiek over de lightrailvariant die van +1 niveau met een skihelling naar de Binckhorstlaan in Voorburg moet afdalen.
Antwoord: Het weglaten van de skihelling als onderdeel van alle informatie is geen bewuste keuze geweest.

In de lightrailvariant is het een ingewikkelde puzzel om de kruising Maanweg/Binckhorstlaan te overbruggen, omdat je van +1 niveau terug naar straatniveau moet om over de Prinses Mariannelaan te kunnen doorrijden. Wij zullen hier in de volgende bijeenkomst dieper op ingaan.

- De vertegenwoordiger van de Overburgkade vraagt zich af of er bij de inpassingsvariant van de kruising Binckhorstlaan / Maanweg ook naar een ondergrondse variant wordt gekeken?
Antwoord: Nee, dit is een te dure oplossing.
- De vertegenwoordiger van de Overburgkade reageert dat hij de +1 variant zou schrappen en daarvoor in de plaats onder de grond zou gaan.

TOELICHTING VERKENNING

QUICK SCAN ZONWEG



Op quickscan-niveau

beoordeling van:

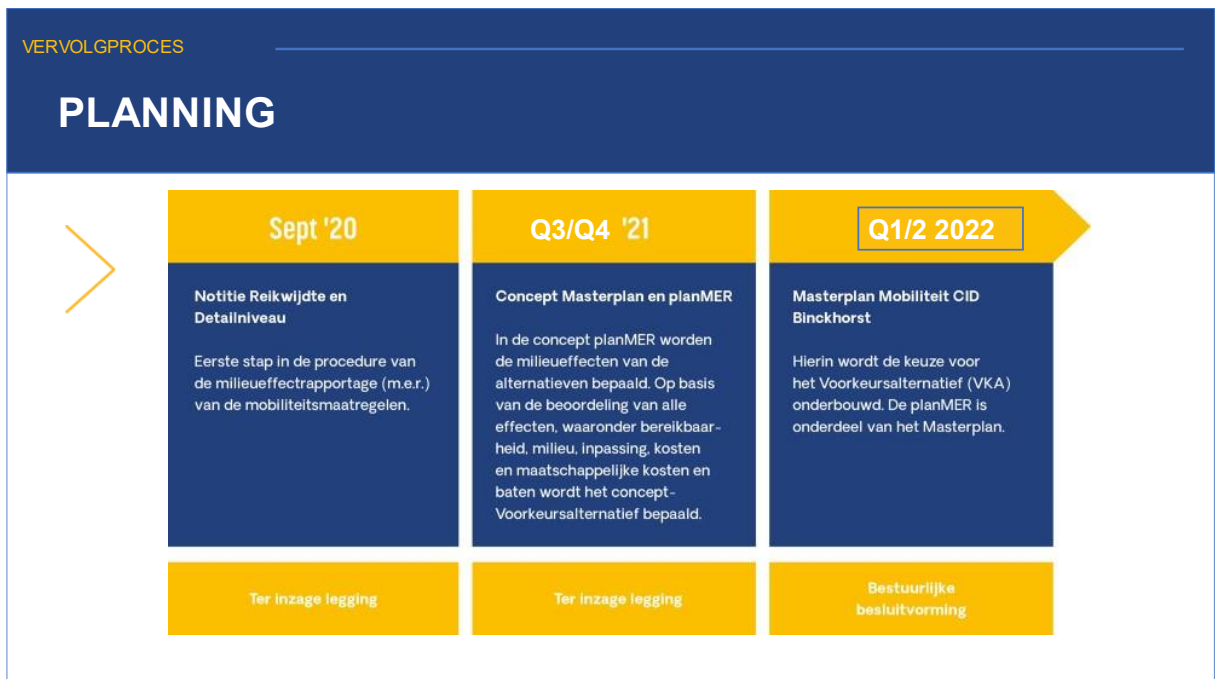
- Bijdrage verstedelijking
- Inpassing
- Doorkoppelbaarheid
- Kosten



22

Er wordt bij het tracé Zonweg uitgegaan van een lightrailvariant. Er wordt hierbij zowel gekeken naar een bovengrondse als een ondergrondse aanlanding bij Voorburg. Het tracé kent bijzondere complicaties, waaronder de aanliggende sporen van de NS/Prorail en het kantorencomplex dat over de weg heen is gebouwd.

- De vertegenwoordiger van Huygens' Hofwijck mist de moed en de wil om op de Zonweg zelf meteen al op -1 te gaan rijden. Alleen op maaiveld of +1 niveau kom je daar problemen tegen. Waarom zit dit nu nog niet in de visie? Is die speelruimte er in het onderzoek?
Antwoord: Deze optie is besproken. Als het een goed idee lijkt dan kan dit verder uitgezocht worden.
- De vertegenwoordiger van de Overburgkade reageert hierop dat hij blij is dat er gekeken wordt naar het eerder ondergronds gaan van het tracé. Neem hierbij graag ook de Maanweg mee als ondergrondse variant in het onderzoek.
- De vertegenwoordiger van de Ondernemersvereniging BLF vraagt zich nog af hoe de aansluiting van Den Haag CS naar de Mercuriusweg er uit gaat zien. Graag de volgende bijeenkomst meer uitleg hierover.
Antwoord: Daar komen we op terug tijdens een volgende bijeenkomst.



Vervolgproces

Op de bovenstaande slide staat aangegeven wanneer welke beslismomenten aan de orde zijn.

Door tijdnood zijn we niet aan de laatste sheets van de presentatie toegekomen.

De deelnemers krijgen een nieuwe uitnodiging voor een vervolgbijeenkomst over circa twee weken. Tijdens deze tweede bijeenkomst voltooien we de presentatie en krijgen deelnemers de kans om te reageren op de informatie uit deze eerste en de vervolgbijeenkomst.

Aan het einde van de bijeenkomst is er met de deelnemers afgesproken dat zij binnen afzienbare tijd reageren op de volgende twee vragen:

1. Geeft u toestemming om de contactgegevens van de deelnemers binnen het Platform onderling uit te wisselen?
2. Gaat u akkoord met het communiceren van de contactgegevens van de deelnemers als vertegenwoordigers van de betreffende straten en wijken naar geïnteresseerden die daar om vragen.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst

Verslag tweede bijeenkomst 2

Datum	:	maandag 12 april 2021																								
Tijd	:	van 19.00 tot 21.00 uur																								
Locatie	:	online, via Microsoft Teams																								
Sprekers	:	<table> <tr> <td>Hugo de Haes</td> <td>Projectleider Openbaar Vervoer, MRDH</td> </tr> <tr> <td>Martin Blikman</td> <td>Projectmanager Ontwerp & Effecten, Arcadis</td> </tr> <tr> <td>Bas Scholten</td> <td>Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst</td> </tr> <tr> <td>Don de Greef</td> <td>adviseur RO, gemeente Leidschendam-Voorburg</td> </tr> <tr> <td>Suzanne van Brandwijk</td> <td>omgevingsmanager APPM</td> </tr> <tr> <td>Ronald Bon</td> <td>Projectleider gemeente Rijswijk</td> </tr> <tr> <td>Casper Prudhomme</td> <td></td> </tr> <tr> <td>van Reine</td> <td>omgevingsmanager APPM</td> </tr> <tr> <td>Shyreen Shaib</td> <td>Gemeente Den Haag</td> </tr> <tr> <td>Rosanne van Vliet</td> <td>projectmanager gemeente Den Haag (toeschouwer)</td> </tr> <tr> <td>Paul Weststrate</td> <td>Gespreksleider, Awareness</td> </tr> <tr> <td>Karen van der Ploeg</td> <td>Notulist, Awareness</td> </tr> </table>	Hugo de Haes	Projectleider Openbaar Vervoer, MRDH	Martin Blikman	Projectmanager Ontwerp & Effecten, Arcadis	Bas Scholten	Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst	Don de Greef	adviseur RO, gemeente Leidschendam-Voorburg	Suzanne van Brandwijk	omgevingsmanager APPM	Ronald Bon	Projectleider gemeente Rijswijk	Casper Prudhomme		van Reine	omgevingsmanager APPM	Shyreen Shaib	Gemeente Den Haag	Rosanne van Vliet	projectmanager gemeente Den Haag (toeschouwer)	Paul Weststrate	Gespreksleider, Awareness	Karen van der Ploeg	Notulist, Awareness
Hugo de Haes	Projectleider Openbaar Vervoer, MRDH																									
Martin Blikman	Projectmanager Ontwerp & Effecten, Arcadis																									
Bas Scholten	Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst																									
Don de Greef	adviseur RO, gemeente Leidschendam-Voorburg																									
Suzanne van Brandwijk	omgevingsmanager APPM																									
Ronald Bon	Projectleider gemeente Rijswijk																									
Casper Prudhomme																										
van Reine	omgevingsmanager APPM																									
Shyreen Shaib	Gemeente Den Haag																									
Rosanne van Vliet	projectmanager gemeente Den Haag (toeschouwer)																									
Paul Weststrate	Gespreksleider, Awareness																									
Karen van der Ploeg	Notulist, Awareness																									
Aanwezig:	:	<p>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)</p> <p>Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan</p> <p>Vertegenwoordiger ROVER</p> <p>Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland</p> <p>Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg</p> <p>Vertegenwoordiger Fietsersbond</p> <p>Vertegenwoordiger Binckhorstlaan</p> <p>Vertegenwoordiger Geestbrugweg</p> <p>Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijk</p> <p>Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg</p> <p>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)</p> <p>Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF (Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg)</p> <p>Vertegenwoordiger Scouting</p> <p>Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg</p> <p>Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje)</p> <p>Vertegenwoordiger Winkeliersvereniging Oud-Rijswijk</p> <p>Vertegenwoordiger Overburgkade</p> <p>Vertegenwoordiger Maanplein</p> <p>Vertegenwoordiger Rivierenbuurt</p> <p>Vertegenwoordiger Hoekweg</p>																								

Afwezig : Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat

Opening

Paul Weststrate heet iedereen welkom. De naam van het platform is sinds de vorige keer gewijzigd naar 'Platform verkenning OV CID-Binckhorst', kortweg 'Platform'. Er zijn geen afmeldingen ontvangen. Een aantal deelnemers is er vandaag voor het eerst:

- Na deze vergadering wisselt de afvaardiging van ROVER Den Haag e.o. Hij woont zelf in Rijswijk, in de omgeving van de Geestbrugweg.
- Er zijn twee nieuwe gezichten: vertegenwoordiger van Winkeliersvereniging Oud Rijswijk en vertegenwoordiger van Maanplein.

Reacties op het verslag van de eerste bijeenkomst kunnen tot en met woensdag a.s. alsnog worden ingediend.

Na het vorige Platform is een algemene bijeenkomst / 'inloopsessie' geweest. Ook heeft de raad van Leidschendam-Voorburg in een motie het college opgeroepen om alles in het werk te stellen dat de Haagse Broekslootkade alsnog in beschouwing wordt genomen als alternatief tracé in dit project. Daarover wordt deze week overlegd door de betrokken wethouders. Zodra daar meer informatie over is, wordt dat gemeld aan het Platform.

Programma:

1. Vervolg presentatie eerste platform
 - a. Vragen over de presentatie
2. Reacties van deelnemers (en uit hun achterban):
 - a. Kunt u al conclusies trekken n.a.v. gesprekken met uw achterban: wat vindt u waarvan en waarom?
 - b. Welke onderwerpen wilt u nader gedetailleerd besproken hebben?

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Is er een optie om de volgende keer de reacties van tevoren in te dienen, zodat de grote vragen daar alvast uit gehaald kunnen worden? Zodat we tijdens de bijeenkomst ook al antwoorden kunnen krijgen en het gesprek daarover aan kunnen gaan?

Paul Weststrate: Dat zou ten dele kunnen, maar heeft op dit moment geen voorkeur. Juist het met elkaar delen en bespreken n.a.v. de presentaties levert discussie op, waar iedereen wijzer van wordt. Zodat u zo goed mogelijk met elkaar het gesprek kunt voeren, op basis van argumenten.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Ik zie daarnaast ook een uitdaging voor ons Platform. Volgens mij hebben we het over twee verschillende trajecten, de Broekslootkade (rechtsaf) en de Maanweg/ Prinses Mariannelaan (linksaf). Ik merkte de vorige keer dat dat tot diversiteit in discussies leidt, waardoor je niet met de hele groep altijd de diepte in kan gaan, omdat het voor de helft van de groep niet interessant is. Kunnen we daar iets mee?

Paul Weststrate: De kaders voor de opdracht aan deze groep is: denk mee over het OV voor de Binckhorst van Den Haag Centraal naar Voorburg. Wel moeten we denken aan de toekomst: een mogelijk tracé dat doorgetrokken zou kunnen worden richting Haagweg/ Delft. De ooit te plegen verlenging naar Delft, maakt dat we de Geestbrug in overweging

moeten nemen. De initiatiefnemers willen nu al weten wat men daarvan vindt en wat de argumenten zijn. Uiteindelijk moet de projectorganisatie een keuze maken in de afweging van al deze argumenten.

Vertegenwoordiger Hoekweg: Moeten we dan ook nu al rekening houden met een 'lightrain'-tracé?

Hugo de Haes: De Koningscorridor gaat uiteindelijk om de verbinding tussen Scheveningen, Den Haag, Zoetermeer en Delft. Op de Geestbrugweg gaan alleen trams rijden, maar lightrail kan ook over tram-infrastructuur rijden en trams uiteindelijk ook over lightrail-infrastructuur. Er wordt geen apart viaduct gepland op de Geestbrugweg om lightrail mogelijk te maken. Voor de Koningscorridor loopt een aparte studie.

Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje): Waarom wordt er dan een knip gemaakt in de besluitvorming tussen dit tracé en het Koningscorridor-tracé?

Paul Weststrate: Dit komt in de presentatie aan de orde.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Wat is nu precies waar aan de orde en wat wordt waar besloten?

Paul Weststrate: Ook dit komt aan de orde in de presentatie.

VERVOLG PRESENTATIE EERSTE PLATFORMBIJENKOMST

Effectenonderzoeken

Martin Blikman legt uit wat het 'mer-rapport' (milieu-effectenrapport) inhoudt en wat dit betekent. De thema's die in het mer-rapport onderzocht gaan worden, zijn: verkeer (bereikbaarheidseffecten), (leef)omgeving, adaptiviteit (aanpasbaarheid), duurzaamheid en kosten. Er wordt methodisch onderzocht wat de effecten zullen zijn van het realiseren van dit project.

TOELICHTING VERKENNING

EFFECTENONDERZOEKEN



- Welke effecten hebben de alternatieven?
 - Ten opzichte van de situatie in 2040.
- Methode
 - Kwalitatief ('expert judgement') waar dit kan
 - Kwantitatief (cijfers en modellen) waar dit nodig is
 - Plangebied (gebied met 'fysieke' ingreep)
 - Studiegebied (gebied waarin effecten optreden).
- In het MER worden de effecten 'vertaald' naar positieve en negatieve scores ('+' en '-') t.o.v. de referentiesituatie.

Beoordeling	Milieu-effecten	Mate van bijdrage aan opgave verkenning
++	Zeer positief effect	grote bijdrage aan opgave
+	Positief effect	bijdrage aan opgave
0	Vrijwel geen effect (neutraal)	geen duidelijke effecten / bijdrage aan opgave
-	Negatief effect	weinig bijdrage aan opgave, leidt tot knelpunten
--	Zeer negatief effect	onvoldoende bijdrage aan opgave / opgave behalen is onmogelijk

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): kunnen bewoners de criteria inzien?

Martin Blikman: Ja, die staan in de NRD. Die is te vinden op de website van de verkenning mobiliteit Binckhorst: <https://binckhorstbereikbaar.nl/projecten/openbaar-vervoer-cid-binckhorst/>

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Worden alle alternatieven langs dezelfde criteria gelegd?

Martin Blikman: Ja, alle alternatieven worden langs hetzelfde kader afgewogen.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Waarom doen we dan een quickscan op de Zonweg?

Martin Blikman: Met de quickscan wordt bekeken of de Zonweg/Regulusweg überhaupt een tracé is om te overwegen. Een aantal criteria is daarbij van groot belang. Uiteindelijk besluiten bestuurders of dit tracé voldoende kansrijk is om volwaardig in het effectenonderzoek uit te werken.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Maar waarom voeg je dan het ene tracé op quickscan niveau toe en het andere meteen op gedetailleerd niveau?

Martin Blikman: De Mariannelaan lijkt 'zinnvoller' en wordt daarom meteen gedetailleerder onderzocht.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Wordt de inpassing op de Geestbrugweg alleen op hoofdlijnen onderzocht? Dus de veiligheid pas in de uitvoeringsfase? Deze zaken moeten toch meteen in het effectenonderzoek?

Martin Blikman: De veiligheid op de Geestbrugweg wordt nu ook onderzocht, niet pas in de uitvoeringsfase.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Mogen de criteria nog worden aangevuld?

Martin Blikman: Dat had gekund in de zienswijzen op de NRD. Nu kan dat niet meer.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Mensen vroegen dat omdat 'ons' tracé nieuw is toegevoegd. Kunnen we daarvoor dan dus geen criteria meer aanvullen?

Martin Blikman: Alle tracés worden aan dezelfde maatlat gelegd.

Vertegenwoordiger RMWG Scouting: Worden de effecten van gewicht en trillingen e.d. meegenomen in het mer-rapport?

Martin Blikman: Ja.

Het verdere proces

Bas Scholten vertelt over het verdere proces, dat in stappen wordt doorlopen.



VERVOLGSTAPPEN



Welke stappen volgen nog in de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst?

- Bijeenkomsten bewonersplatform en inloopsessies (doorlopend)
- Uitvoering effectenonderzoeken en afronden PlanMER (Q3 2021)
- Opstellen concept Masterplan Mobiliteit (Q3 2021)
- Ter inzage legging 6 weken (Q3/Q4 2021)
- Informatiebijeenkomst
- Vaststelling Plan-MER door bevoegde gezagen Den Haag en Leidschendam-Voorburg
- Besluit door initiatiefnemers over verdere uitwerking van het voorkeursalternatief (Q1/Q2 2022)

Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje): Als ik kijk naar het aantal bijeenkomsten van het platform en de doorlooptijd, zijn dat niet wat weinig bijeenkomsten?
Paul Weststrate: Dat zouden er inderdaad best te weinig kunnen zijn, dat zal ook blijken uit hoe ver we komen met iedere sessie. Het kan best zijn dat er extra sessies gepland moet worden.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Zit de afslag naar Delft nou wel of niet in het Plan-MER? Er wordt wel een koppeling gelegd met de Koningscorridor. Praten we dan over een overbruggingsperiode tot 2030? Hoe serieus is de MER over de Geestbrugweg?

Bas Scholten: Het Plan-MER gaat over de 'planMER-plichtige' delen van het onderzoek, bijvoorbeeld in ons geval: er wordt meer dan x aantal kilometer regionaal spoor aangelegd, waardoor het wettelijk verplicht is om deze procedure te volgen. De aftakking over de Geestbrug(weg) wordt meegenomen in het mer-onderzoek. Alle effecten worden daar ook in beeld gebracht.

Paul Weststrate: Dus wat in verband met de Koningscorridor wordt genoemd, gaat niet beide op gelijke wijze mee in dit proces. Alles wat voorbij het station Voorburg is beoogd, richting Zoetermeer, wordt nu nog niet meegenomen.

Bas Scholten: Alles na station Voorburg wordt op hoofdlijnen, dus op een ander abstractieniveau, meegenomen in het Plan-MER.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg: Het kan dus zijn dat naar station Voorburg nu gedacht wordt aan +1-niveau, en na 2040 opeens als tunnel moet doorlopen? Ik heb er moeite mee dat we opeens moeten nadenken over na 2040.

Bas Scholten: Als nu het voorkeursalternatief uitkomt op plus 1, terwijl verdere doortrekking op min 1 uit zou komen, gaat dat niet gebeuren.

Martin Blikman: Er zijn twee fasen in dit plan. We kijken zowel naar 2030 als naar 2040, waarbij dat laatste een 'regionale' doorkijk is. Je wilt weten, ook in het kader van 'adaptiviteit', wat het betekent als de Koningscorridor er komt.

Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje): Waarom is er een verschil in abstractieniveau richting Delft/Zoetermeer?

Bas Scholten: Dat is omdat er veel verschillende opties zijn hoe doortrekking er uit kan zien, vooral hoe het gaat aansluiten op het bestaande OV. De studie naar de Koningscorridor is nog gaande. Welke mogelijkheden zijn er? Hoeveel reizigers kunnen we verwachten? Het hangt ook af van keuzes op andere OV-terreinen, bijvoorbeeld op het spoor.

Paul Weststrate: Oftewel, wij praten nu over alternatieven en keuzes in een eerder stadium, en daarom op een ander detailniveau dan de Koningscorridor.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg: Kan de NS niet ook meteen de spoorlijn ondergronds maken?

Paul Weststrate: Daar gaat het hier niet over. We hebben het hier over wat we gaan doen met het OV in de Binckhorst.

Vertegenwoordiger ROVER: De railverbinding door de Binckhorst is ook relevant voor de toekomst en de doorverbinding naar Zoetermeer. Ik vind het van belang dat het rekening houdt met de langere termijn doorverbinding. Dus ook met verstedelijking, waar we binnen de hele regio mee te maken hebben, niet alleen in de Binckhorst. Daar is die railverbinding ook voor nodig.

Vertegenwoordiger Overburgkade: We vallen in herhaling. De randvoorwaarden zorgen voor het vervolg van de Koningscorridor: als wij op min 1 uitkomen, gaan we natuurlijk automatisch zo door. Dat moeten we ook zo uitdragen, behalve als we naar een bus kijken, omdat deze licht is qua infrastructuur. Hier moet geen discussie over bestaan.

Reactie deelnemers op presentatie tot nu toe

Waar vindt u iets van? Wat vindt u dan en waarom?

<i>Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)</i>	Ik blijf hangen op het nut en de noodzaak van dit tracé. Ik vind maar weinig onderbouwing in de cijfers en ben nog niet overtuigd. Hoogwaardig openbaar vervoer is goed, maar er zijn ook al stations. Wat is de tijdswinst voor de reiziger, wat voegt dit nou toe? Volgens mij is de groei ook nog onzeker op de langere termijn.
<i>Vertegenwoordiger Winkeliersvereniging Oud Rijswijk</i>	Ik ben vooral benieuwd wat de bedoeling is van de Geestbrugweg/ Haagweg op de langere termijn. Wat gaat er komen? Wat is de noodzaak? Hoeveel reizigers? Mooi dat bezoekers uit de Binckhorst ons oude centrum kunnen bereiken, maar als de tram vaak rijdt ben ik bang voor overlast. Als ondernemer ben ik blij met de extra aanloop, maar er moet een balans zitten in de voor- en nadelen.
<i>Vertegenwoordiger Overburgkade</i>	Het gaat mij met name om de afslag 'linksaf'. De Zonweg heeft mijn voorkeur, want deze geeft het minste overlast. Op de inloopsessie werd al gezegd: 'het is een no-brainer'. Ga de obstakels uit de weg en desnoods onder de grond. Als dat niet zou lukken, dan is de Maanweg de tweede keuze. Daar mis ik een inpassingsvariant die nodig is om een goede keuze te maken. Deze inpassing is wat mij betreft onder de grond, al voordat we bij Opa's veldje komen. Ik hoor vaak dat

	<p>onder de grond te duur is, maar dat snap ik niet. Deze variant heeft veel voordelen, voor het leefklimaat (zicht, geluid, trillingen), verkeersveiligheid en het geeft de mogelijkheid om de ecologische zone bij de sloot juist te versterken. Dit lijkt mij allemaal te positief om nu al te zeggen dat het te duur is. Daarnaast heb ik nog een vraag: bij de inloopsessie zijn een aantal vragen niet behandeld. Er werd gezegd dat deze naar de bewoners worden verzonden. Mogen wij deze ook ontvangen?</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Suzanne van Brandwijk: Ja, deze worden per mail verstuurd en ook op de website geplaatst.</i>
<i>Vertegenwoordiger Binck Plaats/Kade/Eiland</i>	<p>Wij willen een snelle ontsluiting. Over de Zonweg vinden wij onzin, want dit bedient te weinig bewoners. Ondergronds vinden we prima, en de Prinses Mariannelaan ook.</p>
<i>Vertegenwoordiger Geestbrugweg</i>	<p>Het gaat ons om de veiligheid en leefbaarheid van de Geestbrugweg. Wat ons betreft is het een verkeerde keuze over de Geestbrugweg. Het is onveilig, smal, druk, en er zijn al veel ongelukken. Waarom denken aan zo'n oplossing als je denkt aan hoogwaardig openbaar vervoer? We kunnen de argumentatie daar niet over terugvinden. Eerder is het al afgewezen.</p> <p>Wat ons betreft is dat nu de hoofdzaak: alle argumenten moeten op tafel komen, voordat de keuze wordt gemaakt dat het tracé naar Delft gaat leiden. We willen echt zien wat de effecten zijn. Dat moet deze verkenning opleveren.</p>
<i>Vertegenwoordiger Rivierenbuurt-Zuid (Den Haag Centraal)</i>	<p>Wij zijn benieuwd op welk niveau het uitkomt. Wij willen liever niet op niveau 0, omdat dit de meeste geluidsoverlast oplevert en ook de meeste trillingen. Ook valt mij op dat we het niet echt hebben gehad over bussen. Wordt er nog gedacht aan bussen op waterstof of elektrische bussen?</p> <p><i>Vertegenwoordiger ROVER: Vanaf 2025 mogen alleen nog maar elektrische (of uitstootloze) bussen worden aangeschaft.</i></p>
<i>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)</i>	<p>Wij willen een gelijkwaardige beoordeling van de verschillende varianten. Dus eerst alle tracés een quickscan, waarna de meest kansrijke tracés verder worden uitgewerkt. Zo krijg je mensen beter mee. Een open, transparante en gestructureerde aanpak is wenselijk. Alle varianten krijgen dezelfde criteria in hetzelfde soort onderzoek. De kansrijke varianten kunnen samen met het Platform worden uitgewerkt om meer draagvlak te creëren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Paul Weststrate: Vanavond hebben we uitgelegd dat ook het quickscan-gebied – als het niet afvalt - uiteindelijk op dezelfde manier wordt meegenomen, met dezelfde diepgang en dezelfde criteria.</i> <p>Ons volgende punt: wij zijn van mening dat de Prinses Mariannelaan geen voorkeur heeft. Het OV moet daar meerijden met het verkeer, wat leidt tot minder capaciteit en betrouwbaarheid van het OV. Daarnaast zal het een negatief effect hebben op de straten van dit tracé.</p>

<p><i>Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg</i></p>	<p>Ik heb op dit moment weinig toe te voegen. Het gaat ten aanzien van winkeliers/ bewoners (ik woon zelf in het oude centrum) om goede bereikbaarheid, maar dat wordt met ieder tracé eigenlijk beter. Ik ben benieuwd naar het vervolg en de onderzoeken.</p> <p>Voor ons is het belangrijk dat ons oude centrum goed bereikbaar is, maar dat is het nu ook al wel. Als het er komt, is dat prima, zolang het woongenot van onze burens daar zo min mogelijk onder lijdt.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Fietzersbond/ Toekomstige bewoners Binckhorst</i></p>	<p>Ik heb geen concrete mening over één van de alternatieven. Het zou goed zijn, maar daar ga ik ook van uit, dat er straks een goed overzicht is van alle alternatieven. Bijvoorbeeld hoeveel voertuigbewegingen van verschillende hoofdcategorieën. Zo kan goed afgewogen worden wat het voor de veiligheid betekent. En dan ook: als je niet kiest voor OV, wat is het effect op de auto-bewegingen door de straat.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Binckhorstlaan</i></p>	<p>Wij zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer. Als je daar geen goede keuze in maakt, geeft dat verkeerde parkeerdruk en verkeer dat vastloopt. We hebben dus geen tegenargumenten. De Zonweg zou voor mij het minst favoriete traject zijn.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF</i></p>	<p>Vandaag zou iets gezegd worden over de situatie van het Centraal Station naar de Mercuriusweg. Wij denken over plus 1, om de bedrijven op niveau 0 bereikbaar te houden. Min 1 zou ook kunnen, maar dat lijkt mij lastig met de Rotterdamsebaan.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan- Voorburg</i></p>	<p>Wij steunen de discussie over nut en noodzaak. OV heeft ruimte nodig, die is bij ons niet te vinden. We maken ons zorgen over de leefbaarheid en veiligheid van onze straat. We willen hierover echt meepraten en meediscussiëren. We willen concreet horen hoe het tracé er uit gaat zien, zodat we daar een discussie over kunnen voeren en een mening over kunnen geven. We zijn een beetje klaar met dit gepraat. We willen concrete dingen zien.</p> <p>Wat betreft de mer: wij hebben de mer geïnitieerd. We willen dat er rekening wordt gehouden met de unieke omstandigheden van onze laan ten opzichte van de Binckhorstlaan in Den Haag. We willen ook geen 'expert judgment', er moet een objectieve manier komen om de nadelen goed af te wegen.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger RMWG Scouting</i></p>	<p>Wij hebben minder voorkeur. Voor ons gaat het om veiligheid. We zitten in de ecologische zone waar de tram overheen zou kunnen, dan ligt het er heel erg aan wat de oplossing is en wat de consequenties daarvan zijn. Daar heb ik nu nog geen beeld bij.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westende (1)</i></p>	<p>We moeten het doel voor ogen houden: de ontsluiting van de Binckhorst, dus het tracé moet ook over de Binckhorst gaan. Het is mij niet duidelijk wat de volledige lijst van alternatieven is. Wat gaan we allemaal waarop beoordelen? Ik zou graag de</p>

	<p>lijst met criteria nog een keer zien en aanvullen. Wat is de weging, wat telt zwaarder en minder zwaar mee? Het wordt een complexe weging van criteria: wat heeft voor wie welke impact? Wordt er ook gekeken naar de impact van de bewoners van Binckhorst en Voorburg? Hoe wordt dit meegenomen in de mer? Ik vind dat de Zonweg op gelijke criteria moet worden beoordeeld, en dat kan alleen als die na de quickscan niet afvalt.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijk</i></p>	<p>Ik vind het van belang dat het advies van de mer-commissie wordt overgenomen. Ik zie 2040 terugkomen, dat vind ik van belang. Daarnaast vind ik het van belang om te praten over nut en noodzaak voor Binckhorst, maar ook voor de regio. Ik vind het belangrijk om de Boekslootkade te betrekken. Wordt de Zonweg op niveau -1 beoordeeld? Er wordt minder over oplossingen gesproken bij dit tracé.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg</i></p>	<p>Nut en noodzaak vind ik belangrijk. Als dat is aangetoond, moeten we meteen kijken naar 2040. De Huygenstunnel moet niet in de knoop komen. Kijkend naar 2040, lijkt het mij het handigst om van Den Haag Centraal naar Voorburg meteen op -1 aan te leggen. Een beetje metropool heeft een ondergrondse, want dan zit je bovengronds niks in de weg. Dan maakt het ook minder uit via welke weg hij gaat. Doe het spoor van de NS ook meteen naar beneden. Daarnaast denk ik ook waar de bouwput dan kan zijn: het GAVI-terrein. Dat ligt nu nog braak, voor een tramremise. Nu kun je dat nog gebruiken als bouwplaats. De route naar Delft (mits noodzaak is bewezen), kan via de Jupiterkade / Broekslootkade.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Maanplein</i></p>	<p>Ik ben benieuwd naar nut en noodzaak: is er daadwerkelijk zo'n vraag naar mobiliteit dat het niet met de huidige infrastructuur kan worden opgelost? En als er dan iets moet komen, heeft het de voorkeur om niet bovengronds langs de Maanweg te gaan. Op niveau 0 zou het laatste stukje groen weggehaald worden, en op plus 1 komt er een hoog viaduct voor onze ramen.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Hoekweg</i></p>	<p>Bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn belangrijk. We hebben gezien dat het erg druk was op de Prinses Mariannelaan en de Geestbrugweg. Boten hebben zelfs een spitsluiting gekregen. Bovendien maak ik me zorgen om de verkeersveiligheid bij een gelijkvloerse kruising tussen het OV-tracé en het snelfiets-tracé. Ik zou graag de Broekslootkade met een ongelijkvloerse kruising als optie erbij zien. Er is niet voor niets besloten dat boten niet meer mochten varen in de spits.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger ROVER Den Haag</i></p>	<p>We moeten het hebben over het 'hoe', het 'of' is al een gepasseerd station. We moeten ook in ogenschouw houden dat bijna alle infrastructuur op dit moment niet voldoet aan de eisen voor veiligheid en duurzaamheid. Bij herinrichting gaat de veiligheid daarom altijd vooruit.</p>

	<p>We hebben een kleine voorkeur voor de Maanweg ten opzichte van de Prinses Mariannelaan. Dat is relatief makkelijker inpasbaar en heeft een veel betere vervoerswaarde. Mocht de Broekslootkade meegenomen worden als optie, is die vergelijkbaar met de Geestbrugweg. Ik denk dat de Broekslootkade makkelijker inpasbaar is dan de Geestbrugweg, maar qua vervoer en doorstroming maakt het minder uit.</p>
<p><i>Vertegenwoordiger Prinses Mariannelaan/ Binckhorstlaan</i></p>	<p>Ik maak me zorgen over de leefbaarheid en effecten daarop bij de Prinses Mariannelaan en de kruising bij de Binckhorstlaan. Het zou goed zijn om een stap terug te doen. Vanavond en de vorige keer is opgemerkt dat bepaalde criteria niet zijn meegenomen omdat er geen zienswijzen zijn ingediend. Ik vond de communicatie daarover mager. Veel mensen hebben daardoor die mogelijkheid gemist. Wat mij betreft doen we een stap terug naar: wat zijn de mogelijke criteria en wat zijn mogelijke tracés. We moeten dat op tafel krijgen om een transparant gesprek te kunnen voeren. Daarbij moet ook meteen het tracé aan de Jupiterkade worden betrokken, zodat er niet pas later nog van alles op tafel komt.</p>

Over welke onderwerpen moet nog verder gesproken worden?

In de chat is gelegenheid om per persoon één onderwerp aan te dragen waar nog verder over gesproken moet worden. Hieronder zijn de berichten hierover uit de chat gekopieerd:

- *Vertegenwoordiger Overburgkade* - Maanweg tracé ondergronds.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg*- Doorstroming GBW t.o.v. Broeksloot : zelfde vraag : hoe kan gelijkvloerse kruising betere doorstroming opleveren dan ongelijkvloerse
- *Vertegenwoordiger Overburgkade* - Zonweg/regulusweg tracé ondergronds. Wat zijn hierbij de issues
- *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)* - Als tracé richting Zoetermeer gefaseerd wordt aangelegd + 1 of -1 , dan wordt het Stationsplein Voorburg dus 2x een bouwput ?
- *Vertegenwoordiger Prinses Mariannelaan/ Binckhorstlaan* - Tracé Jupiterkade Broekslootkade op dezelfde wijze beoordelen als de tracés die nu al op tafel liggen
- *Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF* - hoe loopt het tracé CS naar mercurius weg ?? liefst plus 1
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)* - Meer duidelijk over beslisproces (criteria, weging, vanuit welke zienswijze) en gelijkwaardige beoordeling van alle alternatieven. + duidelijkheid over welke alternatieven allemaal beoordeeld worden (bijv. ook Zonweg Bus?)
- *Vertegenwoordiger Overburgkade* - Trace door de Victory Bogy woogy tunnel. Vergelijkbaar met de Maastunnel. Een baan voor een HOV
- *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck* - Belangbevestiging commissie mer; Nut en noodzaak Binckhorst versus regio; Broekslootkade is al voorkeur van b&w dh en lv; Zonweg vanaf min1

- *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)* - Graag informatie waar de bouwplaats komt bij elk van de tracés.
- *Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg* – Ontwerp tracé Binckhorstlaan Voorburg geheel uitwerken. Alle details, inrichting straat, behoud groen, trillingsmaatregelen, parkeerplaatsen, hellingbaan, etc...
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg* - Nut en noodzaak (er zijn al de nodige verbindingen met Delft versus kosten, en eerlijke afweging alternatieve tracés Jupiterkade > Broeksloot versus Geestbrugweg en evt. tunnelvariant
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)*- inventariseren alle mogelijke varianten en op gelijke, transparante wijze beoordelen, daarna 2 of 3 tracés kiezen en op dezelfde manier beoordelen, dan een gezamenlijke voorkeursvariant kiezen (waardoor de belanghebbenden transparanter en vanaf het begin bij het hele proces worden meegenomen)
- *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg* – nut en noodzaak tot 2040
- *Vertegenwoordiger Maanplein* - Maanweg -1 als variant er bij
- *Vertegenwoordiger Overburgkade* - beoordelingscriteria
- *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)* - klopt het dat tracé niet rendabel is - zonder doortrekking naar Zoetermeer resp. Delft? (zie NRD) En dat geknipte besluitvorming eigenlijk vreemd is in dat verband?
- *Vertegenwoordiger RMWG Scouting* - OV-HUB, ruimte beslag (naast veel andere zaken)
- *Vertegenwoordiger Binckhorstlaan* - Er komen tenminste 10k nieuwe bewoners in de Binckhorst, nut en noodzaak lijkt daardoor duidelijk. Het verkeer en de parkeerdruk in de Binckhorst en omliggende wijken en de Haagse binnenstad volledig zal vastlopen als er geen goede en hoogwaardige oplossing komt voor het OV. Voorkeur voor traject over de Maanweg zodat de volledige Binckhorst bediend wordt.
- *Vertegenwoordiger Winkeliersvereniging Oud-Rijswijk* - Wat is het toekomstbeeld Haagweg/ Geestbrugweg mede herinrichting entree Oud Rijswijk
- *Vertegenwoordiger Hoekweg* - Liefst volgende keer overzicht van uitgewerkte alternatieven incl. Broekslootkade, Zonweg.
- *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck* - Westvlietweg wordt bedrijventerrein. Er wordt geen rekening gehouden met ov.
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland* - Tracé Binckhorstlaan - Maanweg: [1] Brug + Kruispunt mooi en veilig oplossen. [2] Onderzoeken va. net voor de haven naast Rotterdamsebaan middels -1 naar eerste deel of midden Maanweg. Let op. Binckhorst wordt auto-arm, dus zo veel mogelijk bewoners bedienen.
- *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)* - Wordt nog gekeken naar een tunnelbak in de 'aanlanding' naar station Voorburg. Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot eerdere moties raad LV
- *Vertegenwoordiger Overburgkade* - discussiëren in clusters met gelijk belang.

Afsluiting & Vervolgafspraken

VERVOLGSTAPPEN



Afspraken

- Verslaglegging
- Contactgegevens delen tbv achterban – wie heeft nog niet gereageerd?
- Inplannen derde bijeenkomst Bewonersplatform
- Agenda en voorbereiding derde bijeenkomst Bewonersplatform
- Inloopsessie eind april

Paul Weststrate: We baseren de agenda voor de volgende bijeenkomst op het verslag van deze bespreking. Daarbij zullen we inzoomen en nadrukkelijker de voor- en tegenargumenten bespreken.

Zodra er nieuws is over de aanpak van de motie van de gemeenteraad Leidschendam-Voorburg, laat de projectorganisatie u dit weten.

De volgende bijeenkomst wordt op een praktisch moment georganiseerd, zodat de projectorganisatie dan wellicht ook praktische voorbeelden kan geven. De datum is op dit moment nog niet bekend.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg: Kunnen we de datum minimaal twee weken van tevoren te horen krijgen?

Paul Weststrate: De bijeenkomst wordt ingepland op het moment dat de projectorganisatie ook meer kan laten zien, waarschijnlijk over een aantal weken. We zullen zorgen dat de datum minimaal twee weken van tevoren bekend wordt gemaakt.

Paul Weststrate: Hartelijk dank voor uw tijd en inbreng.

Bijlage 1: Chatberichten uit Microsoft Teams

200412 Chatgeschiedenis Tweede Platform

[19:05] *Vertegenwoordiger Fietsersbond*

Ik zie maar van weinig mensen beeld. Ook Paul Westrate zie ik niet in beeld?

[19:06] *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*
nee bij mij ook

[19:07] *Vertegenwoordiger Fietsersbond*

OK. Ik zie nu meer bewegende hoofden

[19:08] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
kan dat alternatief vandaag toegelicht worden?

[19:13] *Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg*
excuses voor het late inloggen, het lukte steeds maar niet

[19:14] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
same idea

[19:18] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
dan wil ik weten waarom die koningscorridor er evt moet komen. dus een presentatie

[19:28]

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg neemt nu deel aan de vergadering.

[19:32] *Vertegenwoordiger RMWG Scouting*

Zijn ook de brede ontwikkelingen in breed Haaglanden meegenomen? (A4, andere bouwplannen in omliggende gemeenten)

[19:32] *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)*
is het mogelijk dat wij als platform de criteria kunnen inzien en aanvullen?

[19:34] *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*
Worden alle alternatieven langs dezelfde criteria gelegd?

[19:34] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*
worden technische aspecten ook meegenomen bijv kunnen nieuwe voertuigen over oude rails

[19:34] *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)*
vraag van mijn achterban was of ze die mogen aanvullen

[19:36] Suzanne van Brandwijk-Willems

[Openbaar vervoer CID-Binckhorst | Mobiliteit CID-Binckhorst \(binckhorstbereikbaar.nl\)](#) (dit is de link naar de pagina met de NRD waarin het beoordelingskader staat)

[19:36] Rosanne van Vliet

zijn studiegebied en plangebied op de website in te zien?

[19:36] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

inpassing op Geestbrugweg: alleen op hoofdlijnen? veiligheid pas in uitvoeringsfase. Deze zaken moeten toch meteen in het effectenonderzoek?

[19:37] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*
Geestbrugweg ook op gedetailleerd niveau dus?

[19:41] Suzanne van Brandwijk-Willems
Nav vraag over studiegebied/plangebied: Op pagina 32 van de NRD staat het kaartje met het studiegebied en plangebied en de toelichting daarop.

[19:56] *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)*
waarom verschillend abstractieniveau voor verlenging tracé Delft resp. Z'meer?

[19:56] *Vertegenwoordiger ROVER*
Uitgangspunt moet zijn dat een eventuele doortrekking voorbij station Voorburg niet onmogelijk gemaakt wordt.

[20:01] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
kan de koningscorridor via station voorburg?

[20:24] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
tunnels zitten elkaar niet in de weg

[20:26] *Vertegenwoordiger ROVER*
Nou ja, in zoverre dat twee tunnels niet op dezelfde plek kunnen liggen. Ze zullen boven elkaar of naast elkaar moeten liggen, en de Rotterdamse Baan is een gegeven.

[20:27] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
naast elkaar idd. net voor de haven onder de grond naar halverwege maanweg bv.

[20:30] *Vertegenwoordiger ROVER*
In combinatie met het gegeven van de Rotterdamse Baan is ondergronds op de Binckhorstlaan lastig gezien de benodigde splitsing richting station Voorburg enerzijds en richting Rijswijk/Delft anderzijds

[20:35] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland* klopt route Delft (Kon.K 2040+) dan ook via station Voorburg. Inderdaad voor Kon. K wellicht niet optimaal.

[20:37] *Vertegenwoordiger ROVER*
Om diverse redenen is zo'n variant geen optie. Denk aan kosten, vervoerswaarde, inpasbaarheid, enzovoorts

[20:39] *Vertegenwoordiger Overburgkade*
Over welke variant heb je het?

[20:40] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
Kosten wellicht, maar geen reden voor nu. Vervoerswaarde ivm KK overslaan Rijswijk snap ik idd.

[20:42] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
Het gaat natuurlijk niet over makkelijk..

[20:42] *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)*
Wil ROVER +1 of -1 over de Maanweg?

[20:43] *Vertegenwoordiger ROVER*

+1 is vele malen goedkoper dan -1, ware het niet dat -1 makkelijker inpasbaar is (wel veel langere bouwtijd!). Vervoerkundig zijn die twee natuurlijk om het even

[20:44] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

En veel duurzamer.

[20:44] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

ROVER Den Haag: betere doorstroming GBW dan Broekslootm, kunt u dat uitleggen (kan poer mail)

[20:45] *Vertegenwoordiger ROVER*

Die zijn redelijk gelijkwaardig te maken qua doorstroming

Wat zou je graag besproken willen hebben

[20:45] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

Maanweg trace ondergronds.

[20:46] *Vertegenwoordiger Hoekweg*

Doorstroming GBW tov Broeksloot : zelfde vraag : hoe kan gelijkvloerse kruising betere doorstroming opleveren dan ongelijkvloerse

[20:46] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

Zonweg/regulusweg trace ondergronds. Wat zijn hierbij de issues

[20:47] *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)*

Als tracé richting Z'meer gefaseerd wordt aangelegd + 1 of -1 , dan wordt het Stationsplein Voorburg dus 2x een bouwput ?

[20:47] *Vertegenwoordiger Prinses Mariannelaan/ Binckhorstlaan*

Trace Jupiterkade Broekslootkade op dezelfde wijze beoordelen als de traces die nu al op tafel liggen

[20:47] *Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF*

hoe loopt het trace CS naar mercurius weg ?? liefst plus 1

[20:48] *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*

Meer duidelijk over beslisproces (criteria, weging, vanuit welke zienswijze) en gelijkwaardige beoordeling van alle alternatieven. + duidelijkheid over welke alternatieven allemaal beoordeeld worden (bijv ook Zonweg Bus?)

[20:48] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

Trace door de Victory Bogy woogy tunnel. Vergelijkbaar met de Maastunnel. Een baan voor een HOV

[20:48] Louise Kortman // Oranje Nassauschool

Belangbevestiging commissie mer

Nut en noodzaak Binckhorst vesus regio

Broekslootkade is al voorkeur va benw dh en lv

Zonweg vanaf min1

[20:48] *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)*

Graag informatie waar de bouwplaats komt bij elk van de tracés.

[20:48] Kneppers MPT (Maarten)

Ontwerptraace Binckhorstlaan Voorburg geheel uitwerken. Alle details, inrichting straat, behoud groen, trillingsmaatregelen, parkeerplaatsen, hellingbaan, etc...

[20:49] *Vertegenwoordiger Geestbrugweg*

Nut en noodzaak (er zijn al de nodige verbindingen met Delft versus kosten, en eerlijke afweging alternatieve tracés Jupiterkade> Broeksloot versus Geestbrugweg en evt. tyunnelvariant

[20:49] *Vertegenwoordiger Prinses Mariannelaan/ Binckhorstlaan*

inventariseren alle mogelijke varianten en op gelijke, transparante wijze beoordelen, daarna 2 of 3 traces kiezen en op dezelfde manier beoordelen, dan een gezamenlijke voorkeursvariant kiezen (waardoor de belanghebbenden transparanter en vanaf het begin bij het hele proces worden meegenomen)

[20:49] *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud-Voorburg*

nut en noodzaak tot 2040

[20:49] *Vertegenwoordiger Maanplein*

Maanweg -1 als variant er bij

[20:50] *Vertegenwoordiger Overburgkade*

beoordelingscriteria

[20:50] *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)*

klopt het dat tracé niet rendabel is - zonder doortrekking naar Zoetermeer resp. Delft? (zie NRD) En dat geknipte besluitvorming eigenlijk vreemd is in dat verband?

[20:50] *Vertegenwoordiger RMWG Scouting*

OV-HUB, ruimte beslag (naast veel andere zaken)

[20:50] *Vertegenwoordiger Binckhorstlaan*

Er komen tenminste 10k nieuwe bewoners in de binckhorst, nut en noodzaak lijkt daardoor duidelijk. Het verkeer en de parkeerdruk in de Binckhorst en omliggende wijken en de Haagse binnenstad volledig zal vastlopen als er geen goede en hoogwaardige oplossing komt voor het OV. Voorkeur voor traject over de Maanweg zodat de volledige Binckhorst bediend wordt.

[20:50] *Vertegenwoordiger Winkeliersvereniging Oud-Rijswijk*

Wat is het toekomstbeeld Haagweg/ Geestbrugweg mede herinrichting entree Oud Rijswijk

[20:50] *Vertegenwoordiger Hoekweg*

Liefst volgende keer overzicht van uitgewerkte alternatieven incl. Broekslootkade, zonweg.

[20:51] Louise Kortman // Oranje Nassauschool

Westvlietweg wordt bedrijventerrein. Er wordt geen rekening gehouden met ov.

[20:52] *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*

Tracé Binckhorstlaan - Maanweg: [1] Brug + Kruispunt mooi en veilig oplossen. [2] Onderzoeken va. net voor de haven naast Rotterdamsebaan middels -1 naar eerste deel of midden Maanweg. Let op. Binckhorst wordt auto-arm, dus zo veel mogelijk bewoners bedienen.

[20:53] *Vertegenwoordiger VVE Tuinluststraat (gelegen aan Opa's veldje)*

Wordt nog gekeken naar een tunnelbak in de 'aanlanding' naar station Voorburg. Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot eerdere moties raad LV

A W A R E N E S S

[20:53] *Vertegenwoordiger Overburgkade*
discussieren in clusters met gelijk belang.

Platform Verkenning OV CID-Binckhorst

Verslag 3e bijeenkomst

22 juni 2021 – 19:30 tot 22:00 uur

Aanwezige sprekers:

- Arend van Dijk – Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst
- Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten – Arcadis
- Hessel de Jong – Technisch ontwerpleider – Arcadis
- Bas Scholten – Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst
- Paul Weststrate - gespreksleider

Gemeenten:

- Fred Koot - Den Haag
- Don de Greef – Leidschendam-Voorburg
- Ronald Bon – Rijswijk

MRDH

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Omgevingsmanager:

- Suzanne van Brandwijk - APPM
- Casper Prudhomme van Reine – APPM

Aanwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)
- Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland
- Vertegenwoordiger Fietsersbond
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg
- Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck
- Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg
- Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje)
- Vertegenwoordiger Scouting (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Binckhorstlaan (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Overburgkade
- Vertegenwoordiger Maanplein
- Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat
- Vertegenwoordiger ROVER
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1) (*vervanger*)

1. Introductie

Paul Weststrate heet alle aanwezigen welkom bij de derde bijeenkomst van dit Platform Verkenning OV Binckhorst en noemt wie als vervangers zijn aangemeld. Er is een bestuurlijk besluit genomen om een stap terug te doen: alle tracé varianten worden opnieuw verkend. De organisatie laat vanavond de resultaten zien van hun onderzoek naar alle denkbare tracés. Het doel van vanavond is u te informeren over die tracés en om te horen welke tracés u eventueel mist.

Het programma is als volgt:

1. Opening en welkom
2. Toelichting uitkomst Bestuurlijk Overleg
3. Bespreken en aanvullen overzicht mogelijke tracés
4. Toelichting en vervolgproces tracés
5. Afsluiting en afspraken

2. Toelichting uitkomst Bestuurlijk Overleg - Arend van Dijk

Er zijn verschillende aanleidingen geweest om een stap terug te zetten en weer breed naar alle mogelijke tracés te kijken. De twee eerdere fases van onderzoek zijn opnieuw bekeken om te kijken wat wel en niet aan de orde is geweest. Daarnaast hebben we mensen geïnterviewd die bij die onderzoeken betrokken waren.

In 2018 heeft de eerste fase, de 'pre-verkenning' plaatsgevonden. Toen bekeken we welk probleem zou ontstaan als de woningen in de Binckhorst worden toegevoegd. Wat zijn de consequenties voor de bereikbaarheid van het gebied? Op welke manier willen we dat bereikbaarheidsprobleem oplossen? Er is toen gekozen voor een bepaalde visie, een 'beperkte mobiliteitstransitie', met een pakket aan gerichte maatregelen om mensen het OV of de fiets te laten gebruiken voor woon-werkverkeer in plaats van de auto. Daarnaast hoort bij dit pakket ook de HOV-verbinding tussen Den Haag en Voorburg, met een aansluiting die verder gaat naar Delft en Rijswijk. Deze fase is in 2018 afgerond. In deze fase van onderzoek is niets expliciet gedocumenteerd over een tracé-afweging.

In 2019 is gestart met de volgende fase: de start- en analysefase. Er is toen toegewerkt naar kansrijke oplossingsvarianten die invulling kunnen geven aan een hoogwaardige ov-verbinding. Ook die fase is geanalyseerd. We zagen dat de trechtering naar kansrijke varianten wel plaats heeft gevonden, maar dat er alleen is gekeken naar de systeem-keuze: wordt het een bus, en wordt dat dan lokaal of regionaal, of wordt het een tram, lokaal of regionaal. Ook in deze fase is dus geen expliciete afweging geweest over welk tracé gereden zou worden.

Onze bevindingen hebben we ook juridisch getoetst. Uit die toets bleek dat hier sprake is van een duidelijke omissie. Deze uitkomst is doorgegeven aan het Bestuurlijk Overleg (BO). We hebben voorgesteld om daarom de verkenning en trechtering van tracés opnieuw te

doen. Dus worden alle mogelijke tracés opnieuw geëvalueerd en allemaal langs dezelfde lat gelegd.

Dit heeft geleid tot de volgende besluiten:

BESTUURLIJK OVERLEG

BESLUITEN BESTUURLIJK OVERLEG

1. Afweging verschillende tracés onvoldoende vastgelegd
2. Bestuurlijke wens om uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen
3. Besloten om de tracéafweging opnieuw te doen
4. Voorleggen resultaten tracéafweging gereed voor volgend bestuurlijk overleg (5 juli)

We willen deze inventarisatie van mogelijke tracés graag met dit Platform doen. We hebben alvast zelf een inventarisatie gemaakt wat alle mogelijke tracés zijn. We horen graag van u welke tracés we eventueel nog gemist hebben. U krijgt nog gelegenheid om met uw eigen achterban hierover in gesprek te gaan. Maar omdat het Bestuurlijk Overleg op 5 juli is, willen we graag uiterlijk vrijdagmiddag (25 juni) uw input ontvangen, om deze nog te kunnen verwerken.



Wat gaat er nu gebeuren:

- Wat betreft de tracés gaan we terug naar de analytische fase
 - o Wat zijn de varianten die je echt moet gaan onderzoeken?
- Terwijl we eigenlijk al in de volgende fase zitten, het maken van een Milieueffectrapportage (Plan-MER).

Vragen en reacties

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): 5 juli lijkt me erg snel om alles af te hebben. Is een inventarisatie niet iets anders dan de resultaten van de tracéafweging?

- Arend van Dijk: Uiteraard moeten we het proces zorgvuldig doorlopen. We hebben een effectieve werkwijze gekozen om tot de tracés te komen. Daarnaast zijn we direct na het vorige BO begonnen. Omdat we al wisten wat de criteria zijn, konden we meteen de tracés langs die lat leggen. Het hoeft dus ook niet heel veel tijd te kosten. De korte termijn heeft ook te maken met de urgentie die verschillende partijen hier hebben, bijvoorbeeld met betrekking tot de woningopgave in de Binckhorst. Maar uiteraard wordt de afweging zorgvuldig gedaan, inclusief goede argumentatie.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: Om de tracés goed af te kunnen wegen, moet je er iets over weten. Zijn er schetsontwerpen van de tracés?

- Arend van Dijk: In deze fase zijn er nog geen schetsontwerpen. We kijken eerst vanuit functioneel niveau: welke route moet een modaliteit rijden en in welke mate bereikt dat het mobiliteitsdoel. Komt het langs de goede gebieden, wat zijn de technische complicaties en hoe vertaalt dat zich naar financiën. Het onderzoeken van de effecten op de omgeving komt pas weer in de volgende fase. Dat is waar we natuurlijk eigenlijk al mee bezig waren, maar nu hebben we een stap terug gedaan om te bekijken welke tracés redelijkerwijs meegenomen moeten worden naar de volgende fase.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik snap echt de haast niet die nu plotseling wordt opgelegd. Volgende week is er nog een inloopsessie. Als ik het goed begrijp kunnen we pas goed overleggen met de buurt als de inloopsessie is geweest, maar u vraagt aanstaande vrijdag al een compleet alternatief aan tracés?

- *Arend van Dijk:* Wij hebben al een zo volledig mogelijke inventarisatie gedaan.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade:* Dat is niet zeker, want wij kunnen dit niet voor vrijdag terugkoppelen.
- *Paul Weststrate:* Arend van Dijk heeft uitgelegd hoe zij vanuit het BO onder een bepaalde tijdsdruk staan. Laten we vanavond kijken hoe ver we komen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Ik voel me toch weer overdonderd. De termijnen die gesteld worden vind ik niet prettig. Zijn 'effecten op de omgeving' geen onderdeel van de tracékeuze? Als ik dit dan al hoor...

- *Arend van Dijk:* Als u praat over een tracékeuze, dus welk tracé het gaat worden, spelen de effecten daar wel degelijk een rol in. Maar dat is niet wat we nu doen. Nu kijken we naar alle tracés en welke daarvan redelijkerwijs meegenomen zouden moeten worden naar de volgende onderzoeksfase. We hebben alle mogelijke lijnen op de kaart gezet. We maken nu geen keuze voor 1 tracé. We trechteren van 7-10 tracés naar de tracés die verder meegenomen moeten worden in het onderzoek, waar zeer gedetailleerd wordt gekeken naar de effecten op de omgeving.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: We praten nu dus over de 'longlist' van tracés. Die wilt u snel hebben?

- *Paul Weststrate:* De longlist is er dus eigenlijk al, de vraag aan u voor vanavond is of u nu al meteen of binnen twee dagen ziet of er wat u betreft een route ontbreekt. Het is voldoende om dat aan te geven.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: Dank voor de toelichting. Waar in dit hele verhaal komen we dan nog toe aan de nut en noodzaak-vragen die we als bewoners ook naar voren hebben gebracht? Ik wil graag ook de cijfers zien die ons zijn toegezegd.

- *Arend van Dijk:* ik heb zonet kort toegelicht wat in verschillende fasen is onderzocht en wat de aanleiding is geweest. Ik heb geen getallen laten zien, daar kunnen we op een ander moment op terugkomen. Ik sta u graag daarover te woord om daar meer toelichting over te geven. Misschien kunnen we daar tijd voor reserveren voor een volgend Platform.
- *Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan:* Nut en noodzaak zijn toch dingen die ook in een BO besproken moeten worden?
- *Arend van Dijk:* Het nut en de noodzaak zijn in 2018 aangetoond, en is nu niet meer aan de orde. Daar is toen ook over besloten en er is toen gekozen voor een mix van mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren, inclusief een hoogwaardige OV-verbinding. Dat is een besluit dat in 2018 genomen is.
- *Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan:* Hoe zit het dan met de rechtsbescherming die aan inwoners van Voorburg is geboden?
- *Arend van Dijk:* Dat komt aan de orde als het bestemmingsplan gewijzigd moet worden, de bouwplannen aangevraagd worden etc. We zitten nu nog veel eerder in het proces, dit komt pas aan de orde als een variant tot uitvoering wordt gebracht.
- *Paul Weststrate:* Er is in het Platform behoefte aan onderbouwing waarom ov-maatregelen noodzakelijk zijn. Als we het hebben over nut en noodzaak is dat eerder in het Platform een oorzakdiscussie genoemd: hoe komt het dat we hier überhaupt met elkaar zijn?
- *Arend van Dijk:* Nadat we de trechtering gedaan hebben, onderzoeken we de milieueffecten van de verschillende tracés (trillingen, geluid, ecologie, etc.), wat de maatschappelijke kosten-baten zijn (wat levert het op qua aantal reizigers, staat dat in verhouding tot de kosten en maatschappelijke effecten, wat is de businesscase). Of

het daadwerkelijk bijdraagt aan het doel dat we voor ogen hebben voor deze verbinding, en of het echt wat toevoegt.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): 1) Begrijp ik goed dat met een stap terug naar 'zeef 1' het ook mogelijk is dat eerder voorliggende tracés nu alsnog afvallen om bepaalde redenen? 2) Gaat het nu louter om tracés of gaat het om de combinatie van tracé, inpassing en modaliteit? Krijgen we een onderzoek 'tracé Maanweg' of 'tracé Maanweg bus/lightrail/etc'?

- *Arend van Dijk:* 1) Ja het kan dat er tracés alsnog afvallen. We leggen alle varianten langs de lat, daar komen de redelijkerwijs mee te nemen tracés uit.
2) Het inpassingsvraagstuk komt in de volgende fase aan de orde. We kijken nu al wel naar het tracé in combinatie met modaliteit. Uit het onderzoek komen de varianten welke als voorkeursalternatief naar voren komen. In de volgende fase wordt de uitwerking van de inpassing gedaan. Uit mijn ervaring blijkt wel dat bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief vaak al een voorkeur wordt aangegeven door het bestuur of politieke partijen.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Over het HOV naar station Voorburg. Ik raak in verwarring van de scope van de heroverweging. Ik kan me voorstellen dat Voorburg lokaal en regionaal ontsloten moet worden. Wordt ook gekeken naar ov dat niet naar Voorburg gaat?

- *Arend van Dijk:* Bij het besluit in 2018 is gekeken naar verschillende perspectieven. Er is toen gekozen voor een perspectief voor een tracé van Den Haag naar Voorburg. Maar als u denkt dat een tracé dat niet station Voorburg aandoet relevant is, noem het vooral. Bij alle verschillende varianten moet een goede argumentatie zitten.

3.1 Bespreken en aanvullen overzicht mogelijk tracés – Martin Blickman

Ik begin met een korte aanvulling op de toelichting van Arend van Dijk. We proberen van long- naar shortlist te trechteren aan de hand van een maatlat. We hebben al in beeld welke afwegingscriteria we daarvoor hanteren. Die staan in het beoordelingskader dat al eerder is

opgesteld en ook al in de eerdere fase is gebruikt.

MOGELIJKE TRACES

AFWEGINGSCRITEIA

- >
 - A. Technische maakbaarheid
 1. Ruimtelijke inpasbaarheid
 2. Technische complexiteit
 - B. Doelbereik
 1. Mogelijk maken verstedelijkingsopgave
 2. Beperken knelpunten (OV-knelpunten Rijswijkseplein en Binckhorstlaan en voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet)
 3. Bijdragen aan regionale ambities OV en fiets
 - B. Financiële haalbaarheid
 1. Kosten in relatie tot kansen financiering
 2. Kosten in relatie tot doelbereik

15

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: Doelbereik Binckhorstlaan in B2, welk gedeelte bedoelt u?

- *Martin Blikman: Het Haagse gedeelte*
- *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: Dan raad ik u aan het Voorburgse gedeelte ook mee te nemen, dat is nu al een knelpunt.*

MOGELIJKE TRACES

UITGANGSPUNTEN TRACÉS

- >
 1. Bus: (zoveel mogelijk) vrijliggende busbaan met gelijkvloerse kruisingen
 2. Tram: (zoveel mogelijk) vrijliggende spoorbaan met gelijkvloerse kruisingen
 3. Lightrail: vrijliggende spoorbaan geheel gescheiden van overig verkeer, gelijkvloers waar mogelijk, ongelijkvloers waar noodzakelijk
 4. Profiel: minimaal benodigd profiel voor maaiveldoplossing (= smalle tweerichtingsweg + 2 trottoirs + vrijliggende HOV-baan) = 18 meter. Met twee vrijliggende fietspaden aan beide zijden = 25 meter.
 5. Boogstralen: de minimale horizontale boogstralen volgens 'voorschrift ontwerp spoor stadstram HTM' voor tram en lightrail:
 - a) Stapvoets = 25 meter
 - b) 15km/h = 35 meter
 - c) 30km/h = 100 meter

16

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Waar hoort min 1 en plus 1 bij?

- *Martin Blikman*: Dit punt gaat over het maaiveld en dat er technische uitgangspunten voor de verschillende modaliteiten zijn. Dit is meer bedoeld als voorbeeld, en zeker niet uitputtend.

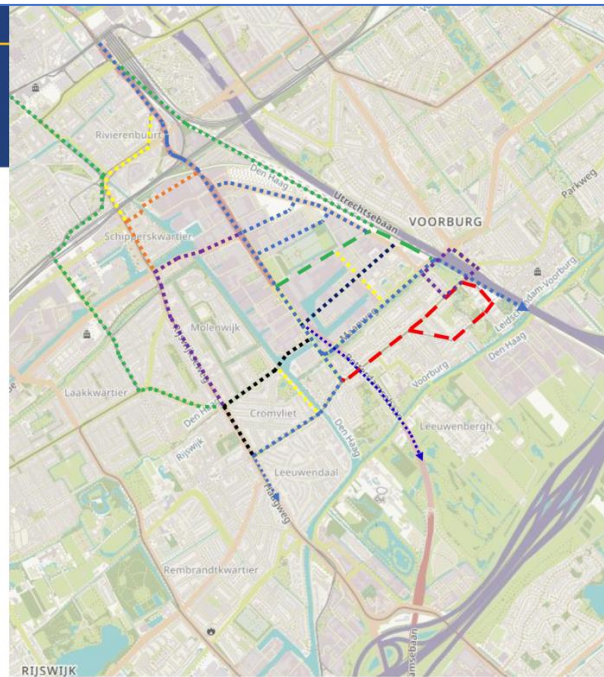
MOGELIJKE TRACES

KENMERKEN MODALITEITEN

	LIGHTRAIL	HOV-TRAM	HOV-BUS
Gemiddelde snelheid	Gemiddeld 30 km/uur	Gemiddeld 25 km/uur	Gemiddeld 20 km/uur
Aantal reizigers per dag	20.000 tot 60.000 per dag	10.000 tot 20.000 per dag	20.000 per dag
Voorgeschreven halte afstanden	1.000 tot 2.000 meter	750 tot 1.000 meter	750 tot 1.000 meter
Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (zero emissie bussen)

MOGELIJKE TRACES

AANZET MOGELIJKE TRACÉS



De blauw-lila lijn is de Binckhorst Avenue, daar is de ruimtereservering voor het HOV voorzien. Alle denkbare lijntjes die wij op dit moment kunnen bedenken wat betreft tracés staan hierin. In eerste instantie richting Voorburg aan de noordoostzijde van de centrale as. Aan de andere kant – dus zuidwesten op de kaart - de denkbare lijnen voor een aantakking richting Rijswijk en Delft.

De tracés zijn individueel te bekijken in de presentatie die eerder is toegestuurd.

Reacties en vragen

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Misschien dat ik het niet zie, maar er zijn destijds heel veel bewonersorganisaties die gewezen hebben op de mogelijkheid van een 'lus', vanaf Den Haag CS via de Binckhorst terug naar Den Haag CS, zonder naar Voorburg te gaan. Ik heb de brief aan de raad nog naar de organisatie gestuurd, en ik dacht dat deze nog meegenomen zou worden.

- *Martin Blikman:* die lus staat inderdaad nog niet op het kaartje, dus dat gaan we toevoegen.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: We hebben vanavond veel verschillende tracés gezien en informatie gekregen. Kunnen we de volgende keer dit soort slides van tevoren krijgen? Dan kan ik me ook beter voorbereiden en kunnen we sneller de diepte in.

- *Arend van Dijk:* We hebben afgelopen maandag een gesprek gehad met de wethouder. Daar hebben we ook afgesproken dat we de stukken voortaan vooraf gaan verzenden. In dit geval hadden we de documenten nog niet klaar, we hebben vanmiddag pas de presentatie af kunnen maken. Daarom willen we ook de ruimte bieden om na vanavond nog suggesties te doen.
- *Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan:* Die gelegenheid is dus vrijdag, maar we hebben allemaal fulltimebanen. Ik zie dat niet gebeuren op deze korte termijn. Het hele idee was toch dat we een volledige heroverweging zouden krijgen, dat zie ik nu gewoon niet gebeuren.
- *Arend van Dijk:* We streven ernaar de presentaties tevoren op te sturen. Aanvullend wil ik wel benadrukken dat ik er graag op wil vertrouwen dat die presentaties niet direct bij de pers of raadsleden liggen, dus dat de informatie die u wordt toegestuurd enigszins vertrouwelijk behandeld wordt. Zo kunnen we een gestructureerd en beheerst proces met elkaar doorlopen.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: Waarom is het BO van 5 juli niet uitgesteld?

- *Arend van Dijk:* De bestuurders hebben in dit geval wel geluisterd naar onze adviezen over de tracéafweging, maar niet geluisterd naar het advies over het tempo van deze stap. Het kost de projectorganisatie ook veel tijd en werk. Het is voor ons een feit waar we mee te leven hebben. Ik snap uw opmerking, en wil ook graag zoeken naar ruimte die we kunnen bieden. Ik wil bijvoorbeeld wel kijken of we het weekend aan de deadline toe kunnen voegen.
- *Paul Weststrate:* Kort samengevat: de bestuurders besluiten wat wanneer aan de orde is, maar we horen uw opmerkingen dat u zich te zeer onder druk gezet voelt. We gaan aan de bestuurders aangeven dat als ze de omgeving serieus willen nemen, het goed zou zijn wat meer tijd te nemen. Maar vanavond kunnen we de tot nu bedachte tracés laten zien, en met uw lokale kennis kijken wat daaraan toegevoegd kan worden.

Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck: Met welke wethouder wordt overlegd? En waarom niet de Haagse wethouder?

- *Paul Weststrate:* Mevrouw van Eekelen van de gemeente Voorburg. Het was een overleg over de brief vanuit Voorburg, zij was daarom de eerst aangesprokene.
- *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck:* Wordt dan ook teruggekoppeld naar bestuurders in Den Haag en Rijswijk?
- *Paul Weststrate:* Jazeker.

Opmerkingen en suggesties over de tracés

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Hoe weet ik over welk niveau het gaat?

- *Arend van Dijk:* In deze fase kijken we nog niet naar de exacte vorm van de inpassing. Plus of min 1 is op dit moment niet aan de orde. We kijken nu naar de route met een bepaalde vorm van vervoer (bus, tram, lightrail). Pas in de volgende fase gaan we kijken hoe dat er dan uitziet.
- *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg:* maar als je dan moet doortrekken naar Zoetermeer, kan je niet meer boven- of ondergronds?
- *Paul Weststrate:* Eerder is al gezegd dat de logica van de aansluiting wordt afgedwongen door de keuzes die in dit proces worden gemaakt.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: Onze achterban wil graag weten waar we het precies over hebben, hebben we het over een bus of over een skihelling? Ik vind dat toch echt wel een verschil dat moet worden meegenomen in onze terugkoppeling aan de achterban. In eerdere bijeenkomsten was daar veel meer aandacht voor, maar dat lijkt nu opeens van tafel?

- *Martin Blikman:* Ik kan mij dat gevoel voorstellen, maar dat komt omdat we nu echt een stap terug doen naar een eerdere fase: lijntjes op de kaart. Vervolgens kijk je naar de maatlat waarmee we de tracés beoordelen en dan kan je de inpassing gaan bekijken. Deze fase gaat puur om het tekenen van lijnen op de kaart waar een route niet onmogelijk is.
- *Arend van Dijk:* We bekijken per tracé of het überhaupt kan. Er zijn nog veel meer denkbare lijntjes waarvan we 100% zeker weten dat er niet eens een bus inpasbaar is. Die staan nu dus niet op de kaart. Het kan ook mogelijk zijn dat er van een aantal tracés zoals ze nu op de kaart staan, niet in te passen zijn omdat de situatie niet voldoet aan de technische eisen die horen bij bijvoorbeeld lightrail. Dat het alleen kan als je een tunnel of 'skibaan' maakt. We moeten nu technisch beschouwen of het überhaupt kan. Of het onder- of bovengronds gaat is in deze stap niet aan de orde.
- *Paul Weststrate:* In elke volgende stap waarin de initiatiefnemers concretiseren en trechteren en detailleren, wordt dit Platform betrokken. Het wordt dus zeker transparant gedaan.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): "Misschien" de lijn doortrekken naar Zoetermeer? Ik heb een tijd geleden het rapport kansrijke alternatieven al doorgelezen, daar staat toch echt heel duidelijk dat een tracé alleen naar Station Voorburg

niet rendabel is, in welke modaliteit dan ook, vanwege beperkte reizigersaantallen. Het tracé moet dus worden doorgetrokken naar Zoetermeer. Waar komt die ‘misschien’ telkens vandaan? En als hij wordt doorgetrokken, is het toch logischer om dat in een keer te doen?

- *Arend van Dijk*: Dit is onderwerp van studie in het kader van de businesscase. Daar wordt expliciet gekeken naar de verbinding die we nu voor ogen hebben en of dat rendabel is met de plannen die er nu liggen. Ik ken het rapport niet, maar als dat klopt, zal dat ook de uitkomst zijn van het onderzoek. We gaan niks aanleggen wat helemaal niks doet, daar gaat niemand geld aan uitgeven. Wij hebben de opdracht om inzichtelijk maken wat de mogelijke tracés en mogelijke vervoerswijzen zijn.
- *Paul Weststrate*: Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa’s Veldje), wilt u alstublieft het rapport naar info@binckhorstbereikbaar.nl sturen?

Vertegenwoordiger Fietsersbond: Ik raak in verwarring door plus 1 min 1 of gelijkvloers? Ik begrijp de gang van zaken niet echt. Worden in de volgende ronde lijntjes geselecteerd en kijken we dan naar welk niveau? Als iedereen nu al kan zien dat er niveaus op sommige plekken absoluut onmogelijk zijn? Het lijkt mij logisch om in de volgende ronde wel al mee te nemen op welk niveau de lijntjes getrokken worden.

- *Arend van Dijk*: U heeft helemaal gelijk, daar waar het zo in te kaderen is vanuit technische haalbaarheid zullen we dat zeker niet nalaten. Ik wil voorkomen dat mensen het beeld hebben dat we nu al alle mogelijke varianten volledig uitwerken. Daar waar die keuzemogelijkheid is, is dat een vraagstuk wat in de volgende fase zit (MIRT-verkenning, na 2022). Dan doen we pas de hele inpassingsuitwerking.
- *Paul Weststrate*: De projectorganisatie heeft een studie gedaan naar alle mogelijke tracés. Dit zijn tracés die tenminste op 1 manier wellicht zouden kunnen. Het is dus niet gezegd dat alle lijntjes bij voorbaat vrije keuze hebben. De verkenning is: is er een tracé waar een HOV overheen kan, ongeacht het niveau. Daarna kijken we welke niveaus of tracés afvallen.
- *Arend van Dijk*: Wat we gaan doen qua technische haalbaarheid: het maakt nogal uit of het ‘gewoon’ op maaiveld kan of dat er een hele tunnel gebouwd moet worden. Financiering en haalbaarheid zijn immers ook criteria. Er wordt ook naar technische complexiteit gekeken. Maar we gaan niet daar waar op dit moment nog keuzemogelijkheden zijn, nu al zeggen ‘we gaan daar nu ondergronds’. Tenzij het in de besluitvorming door een bestuurlijke of politieke partij wordt afgedwongen of uitonderhandeld.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Het uitgangspunt van tram of bus op vrije baan: er is een aantal tracés waar het moeilijk wordt om in te passen, betekent dat dat deze criteria gehanteerd worden voor al deze alternatieven?

- *Arend van Dijk*: Alle tracés worden langs dezelfde lat gelegd. Ongeacht of het een faseringsalternatief is of niet.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: Als een van de tracés niet past binnen de uitgangspunten, valt het dan af?
- *Arend van Dijk*: De uitgangspunten zijn technische uitgangspunten. Als een systeem op een bepaald tracé niet haalbaar is, dan gaat dat systeem op dat tracé afvallen.

- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: Dus als een tram niet op een vrije baan kan rijden, valt die af.
- *Martin Blikman*: Een tram mag ook gelijkvloers kruisen. Een tram die meerijdt met het verkeer scoort logischerwijs minder goed op dat criterium.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Ik sluit me daarnaast aan bij de lus die eerder is genoemd. Ik wil graag meegeven dat je zou kunnen overwegen om een keerlus aan het einde van een tracé te doen, maar je kan ook een van deze stippelijntjes gebruiken om een route terug te voorzien, om meerdere plekken in dat gebied te bedienen. Bijvoorbeeld via de Maanweg heen, en de Zonweg terug.

- *Paul Weststrate*: heldere suggestie, dank u wel.

Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck: We kijken eigenlijk naar twee dingen. 1: nogal wat lijntjes door Binckhorst om het te ontsluiten. 2: drie pijlen in de richting van de regio. Wanneer gekozen gaat worden om de Binckhorst te ontsluiten, is het tracé van lijn 19 een belangrijk tracé met ondercapaciteit. Die loopt al door een tunnel. Als HTM lijn 6 en 19 aan elkaar worden geknoopt, bereik je meteen de regio, met een vrij geringe investering. We moeten ook aan de centjes denken. Ik denk dat een lus een relatief goedkope oplossing is.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik zie dat eigenlijk alle tracés over een weg lopen. De hoogte is wel degelijk van belang. Ondergronds hoef je geen weg te volgen, al helemaal in een gebied waar nog gebouwd moet worden. Dan kan je ook dwars oversteken.

- *Paul Weststrate*: Heeft u een bepaalde route al in gedachten?
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: Volgens mij gaat het om nut en noodzaak: waar zijn de woonkernen, wanneer komen die huizen daar? Die mensen moeten bediend worden met een goed OV-middel. Als we vasthouden aan het stratenplan, kan dat nog wel eens onhandig zijn. Ik kan me zo voorstellen, als je station Voorburg wilt bereiken en meteen een stuk doortrekt, dan kan je van het noorden dwars doorsteken, ergens onder die haven door of zoiets. Helemaal afhankelijk van waar de noodzaak het hoogst zou zijn, niet waar toevallig een weg ligt.
- *Martin Blikman*: In principe hebben we te maken met het stedenbouwkundige plan voor de Binckhorst waar al heel veel woningbouw en kantoren zijn voorzien. Dat levert op diverse plekken beperkingen op, ook ondergronds. Als je het hebt over modaliteiten zoals een bussysteem, dan is het logisch dat je in eerste instantie het tracé laat aansluiten op het verkeer van die wijk. Als je ondergronds gaat boren zou je de bus direct afserveren. Ik vraag me daarnaast af of zo'n tunnel gemaakt kan worden rekening houdend met de ondergrondse 'infrastructuur', naast dat het kostenplaatje enorm oploopt.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Blijft de quickscan voor de Zonweg nog in stand?

- *Martin Blikman*: in deze stap is de Zonweg een van de te beoordelen tracés. Dus die wordt net als de andere tracés langs de meetlat gelegd.

- *Paul Weststrate*: Er was dus eerder een verschil in het bekijken van tracés met een quickscan of andere onderzoeken. Nu gaan we dus een stap terug om alle tracés op dezelfde manier te beoordelen.

3.2 Tracémogelijkheden doorkoppeling Delft - Martin Blikman

We kijken nu naar de andere kant van het overzichtskaartje, aan de andere kant van de Binckhorstlaan. Omdat we daar al veel bestaande stad tegenkomen, is dat een iets overzichtelijker plaatje. In de presentatie is de huidige lijnvoering van lijn 1 te zien, en de variaties die daarop te bedenken zijn.

Vragen, opmerkingen en suggesties

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: Ik miste het tracé via de Rotterdamse baantunnel, maar dan sla je Rijswijk over. Ik dacht dat dat een optie was?

- *Martin Blikman*: U doelt op de stippelijijn die eerder ook is weergegeven? Ik schrijf hem in ieder geval op.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Wat is de middelste pijl naar de regio, waar komt die op uit?

- *Paul Weststrate*: Dat is de Rotterdamse Baan richting Ypenburg.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Er staan veel varianten op maar ik wil er graag met mijn achterban naar kijken. Is het Rijswijkseplein de plek waar het groene en gele tracé elkaar raken? En is het gele stippelijntje dan een nieuw tracé? Is dat bestaand spoor of nieuw spoor?

- *Martin Blikman*: Het Rijswijkseplein is inderdaad waar groen en geel elkaar op de kaart raken. Het gele lijntje, daar ligt nu tramrails. Je zou die dan in gebruik nemen - die worden nu voor een andere tramlijn gebruikt - en via de Haagweg gaan.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Ik dacht dat het Rijswijkseplein ontlast of ontzien moest worden?

- *Martin Blikman*: In het kader van volledigheid staat dit tracé erbij. Maar er is inderdaad een doelstelling om het Rijswijkseplein te ontlasten. Maar het ov kan er overheen.
- *Paul Weststrate*: Alle denkbare tracés worden dus bekeken om ze daarna aan de hand van gelijkwaardige criteria te beoordelen. Dan kan je beoordelen waarom iets wel of niet kan.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): In het geschetste lus-traject zou je de doorverbinding naar Delft niet nodig hebben. Je doet de regionale ontsluiting dan via treinverkeer. Dat is goedkoper en minder complex. De wereld is veranderd door corona. Dit geeft mogelijkheid om hierop in te spelen. Er gaat meer thuisgewerkt worden. Dat betekent nogal wat voor het mobiliteitspatroon. We moeten niet de oude patronen zonder meer gaan hanteren voor de toekomst om nieuwe alternatieven tegen te houden.

- *Martin Blikman*: We maken gebruik van de verkeersmodellen van de MRDH. Die worden geactualiseerd op basis van beschikbare data. Je kan daar wel mee proberen rekening te houden.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Uit het rapport blijkt dat de toekomst onzeker is. Daarna worden pas nieuwe onderzoeken gedaan.

- *Martin Blikman*: Dit is inderdaad een belangrijk en terecht punt. Maar dit is iets wat in de beoordelingsfase aan bod komt. Dan gaan we daar in detail naar kijken. En breng je dat soort effecten rekenkundig in beeld.

Vertegenwoordiger Maanplein: Ten aanzien van de modelmatige kant, in het rapport kansrijke alternatieven zit een bijlage waarin die is op te vragen, welke cijfermatig inzicht geeft in de alternatieven die destijds onderzocht zijn.

- *Paul Weststrate*: wat mij betreft gaat de projectorganisatie dat dan doen en delen met het Platform.

Vertegenwoordiger ROVER: Kijkend naar de meest actuele cijfers zijn de hersteleffecten positiever dan de meest positieve raming. Zowel bij de NS als bij lokale vervoerders, en ook automobilititeit zit al bijna weer op het oude niveau. Bij het OV gaat het herstel sneller dan van tevoren geraamd. De verwachting is dan ook dat het totale herstel sneller gaat dan nu gemodelleerd is.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: In de Binckhorst komen heel veel woningen, maar heel weinig parkeerplaatsen. Al die hoge gebouwen met veel appartementen hebben geen auto. Die mensen kunnen geen auto bezitten. Dat is de formule van de Binckhorst. Zij zijn dus afhankelijk van fiets en OV. Daarom is echt veel OV nodig.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Er wordt gevraagd of er nog trajecten toegevoegd kunnen worden, maar eigenlijk wil ik een traject schrappen.

- *Paul Weststrate*: dat is nu niet aan de orde. Mede dankzij dit Platform is nu een stap teruggezet, waarbij naar alle varianten wordt gekeken. We kunnen dus op dit moment nog geen trajecten schrappen.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Is de ondergrondse variant op plekken waar het noodzakelijk is meegenomen? Ik weet niet waar die mensen willen opstappen, dat weten jullie beter dan ik. Ik zou zeggen, neem de vrijheid om te kijken of er een optimaler traject is dat vrij ligt van het stratenpatroon. Jullie weten veel beter waar woningen komen en waar de behoefte is, laat het daarop aansluiten!

- *Arend van Dijk*: we zullen hem sowieso meenemen in de beschouwing. We kunnen alleen niet vanavond dat traject al op de kaart zetten. We nemen het mee in de afweging en koppelen dat in het volgende Platform terug.

4. Toelichting vervolgproces – Arend van Dijk

VERVOLGPROCES TRACES

VERVOLGPROCES TRACES



- Heeft u na deze bijeenkomst nog andere aanvullingen op de besproken tracés?
 - Deadline aanleveren tracés: 28 juni 09:00 uur
 - info@binckhorstbereikbaar.nl
 - Indien gewenst: digitale inloopmomenten aanstaande vrijdag tussen 10u-11u en 15u-16u
- Volgende inloopsessie vindt plaats op 28 juni a.s.
- Nog voor de zomer vindt een Bestuurlijk Overleg plaats. Het streven is om te bepalen welke tracés meegenomen worden in het verdere onderzoek van de Verkenning.
- Daarna brengen we de consequenties voor de planning in beeld.

Vragen en opmerkingen

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Ik wil graag vragen om mee terug te nemen naar het BO dat een groot deel van dit Platform moeite heeft met het tijdsfad. Naar mijn mening was deze stap terug bedoeld om meer vertrouwen aan dit Platform te geven. Op mij komt het door dit tijdsfad nu over dat dit alleen wordt gedaan om een juridische misstap te voorkomen.

- *Paul Weststrate:* Ik begrijp goed wat u zegt. We zullen nadrukkelijk helder maken dat dit tijdsfad ongewenste druk oplevert en dat u daarvan baalt.
- *Arend van Dijk:* Ik ben dezelfde mening toegedaan, ik wil graag toezeggen dat we dit overbrengen aan de bestuurders. Daar ga ik persoonlijk voor zorgen.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: Ik ben het eens met Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje). Wordt de bestuurlijke informatie die in het BO van 5 juli wordt behandeld openbaar?

- *Arend van Dijk:* We delen de informatie bij het volgende Platform.
- *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg:* Maar dus niet tegelijkertijd met dat het naar het bestuur gaat?
- *Arend van Dijk:* We hebben het zo nog over de planning en de voorbereiding.
- *Paul Weststrate:* Volgens mij vraagt de heer Dijkman of het Platform de informatie ontvangt voor- of nadat het bestuur er een besluit over heeft genomen?
- *Arend van Dijk:* Volgens mij mogen we al blij zijn als we het überhaupt op tijd bij het BO krijgen.
- *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg:* Dat kan dus het gevolg hebben dat leden van het Platform voor het BO hun eigen visie geven aan het BO, want we weten niet wat er geschreven wordt.
- *Paul Weststrate:* Dat kan inderdaad.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Wat is nu de tijd tussen de vaststelling van het aantal tracés dat bekeken gaat worden en de besluitvorming over de tracékeuze? Heb ik daar iets over gemist?

- *Arend van Dijk:* Er is een aantal stappen die we moeten zetten. Nu filteren we van de longlist naar een aantal mogelijke tracés. Dan stellen we een Plan-MER op om de milieueffecten te onderzoeken. Dat duurt tot ongeveer ergens dit najaar, afhankelijk van het aantal tracés dat uit deze trechtering komt. Zodra de onderzoeken gedaan zijn, en uiteraard blijft het Platform hierbij betrokken, wordt uiteindelijk een voorstel gedaan voor een voorkeursalternatief. Dat zal ergens einde van het jaar gebeuren en wordt verwerkt in een masterplan mobiliteit. Dat gaat de inspraak in. Daarna moeten we de inspraakreacties verwerken. Pas dan, dus na gemeenteraadsverkiezingen, vind de formele besluitvorming plaats. Ik voorzie dat dat niet eerder gaat gebeuren dan in het najaar van 2022.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Ik vraag het ook omdat ik graag zie dat er genoeg tijd wordt genomen om gedegen onderzoek te doen. Als het in een paar maanden moet gebeuren heb ik daar niet veel vertrouwen in.

- *Paul Weststrate:* De projectorganisatie kan de volgtijdigheid van de stappen in de planning op een rijtje zetten, ook als daar nog geen exacte data voor bekend zijn.
- *Arend van Dijk:* het BO wil ook weten wat de consequenties van deze stap terug zijn voor het planningsproces. Die informatie wordt dus ook met het Platform gedeeld en bij de volgende bijeenkomst besproken.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: Ik wil ook graag de opmerkingen van de *Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje)* onderschrijven. Ik blijf het ook jammer vinden dat we de presentatie niet eerder hebben gekregen. En dat bij het BO al een trechtering plaatsvindt en het MER-traject in gaat. Ik vind dat wij als bewoners nog steeds onvoldoende worden meegenomen. Met een BO over anderhalve week zijn we eigenlijk weer een beetje terug bij af.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Ook ik sluit mij hier graag bij aan. Als ik het proces goed begrijp, was het moment dat we van zeef 1 naar zeef 2 gingen het moment dat een NRD werd ingediend en inspraak mogelijk is. Ik kan mij goed voorstellen dat de stap terug nu weer nieuwe inzichten gaat brengen en andere bewoners gaat raken. Moet er dan niet opnieuw inspraak worden geboden?

- *Arend van Dijk:* Ik zou hem wel in willen brengen, maar dat betekent wel wat voor het formele proces. Dat vraagt bijvoorbeeld ook weer bestuurlijke besluitvorming. Wat we in ieder geval wel hebben besloten is dat als er nieuwe tracés toegevoegd worden, de mensen die langs die nieuwe tracés wonen ook betrokken moeten worden. De consequenties die wij in beeld gaan brengen houden hier rekening mee. Het kan ook betekenen dat we ervoor kiezen om het Platform in huidige vorm aan te passen als bepaalde tracés afvallen of worden toegevoegd, zodat de juiste bewoners worden betrokken.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Wanneer denkt u mijn eerdere vraag te kunnen beantwoorden? Over de uitgangspunten/criteria en tracés die op basis daarvan af kunnen vallen?

- *Arend van Dijk:* We hebben intussen even gekeken naar de NRD, deze is richtinggevend. Het staat er iets genuanceerder, het uitgangspunt is dat het tracé zoveel mogelijk in een vrijliggende baan moet liggen, dus zo veel mogelijk op het eigen tracé moet rijden om inmenging met ander verkeer te voorkomen. Het gaat dus om 'zo veel als mogelijk'.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1):* Als de tekst van de NRD als uitgangspunt wordt genomen, verwijst ik ook graag nog naar de voetnoot in het NRD dat het tracé Prinses Mariannalaan geen haalbaar tracé is, omdat er geen HOV-kwaliteit bereikt kan worden. Als de NRD leidend is wil ik u graag wijzen op die voetnoot. Wilt u dit dan ook meenemen in deze uitgangspunten.

5. Afsluiting en afspraken

TOELICHTING VERKENNING

AFSLUITING EN AFSPRAKEN



Afspraken

- Reageren kan tot en met maandag 28 juni 09:00 uur
- Verslag volgt binnen twee weken
- Timing vierde bijeenkomst Platform (voor of na de zomer)
- Volgende bijeenkomst inzoomen op de uitwerking van de te onderzoeken tracés.

Paul Weststrate: Op welke termijn wilt u het vierde Platform georganiseerd zien?

- *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg:* Wat mij betreft het liefst zo snel mogelijk. Andere vraag: worden deze sheets op de website geplaatst om te downloaden?
 - *Paul Weststrate:* U krijgt een WeTransfer per mail om de presentaties te downloaden. Met daarbij het verzoek om de sheets niet voor de inloopsessie te delen, of, indien u het gebruikt om uw achterban te informeren, de erbij vertelde informatie als context ook te delen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg:* Ik wil voor het volgende Platform glashelder hebben waar onderzoek naar wordt gedaan en welke criteria worden gehanteerd.
 - *Paul Weststrate:* Klopt het dat deze criteria in deze presentatie staan?
 - *Arend van Dijk:* Ik weet niet precies wat de heer Maas bedoelt. De criteria voor de trechtering staan op de dia die vandaag is gedeeld. Voor de

vervolgstap staan in de NRD de criteria die dan gehanteerd zullen worden. Dat kunnen we het volgende Platform laten zien.

Paul Weststrate: Concluderend: het volgende Platform vindt zo snel mogelijk na het BO plaats, dus nog voor de zomer.

Paul Weststrate dankt de aanwezigen voor hun inbreng en hun tijd. De deelnemers ontvangen de stukken per mail.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag vierde bijeenkomst

Datum: woensdag 14 juli 2021
Tijd: van 19.30 tot 21.45 uur
Locatie: online, via Microsoft Teams

Aanwezige sprekers:

- Paul Weststrate - gespreksleider - Awareness
- Arend van Dijk – Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst - APPM
- Hessel de Jong – Technisch ontwerpleider – Arcadis
- Bas Scholten – Procesmanager Verkenning CID-Binckhorst - APPM

Gemeenten:

- Fred Koot - Den Haag
- Don de Greef – Leidschendam-Voorburg
- Ronald Bon – Rijswijk

MRDH

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Omgevingsmanagement:

- Suzanne van Brandwijk - APPM
- Casper Prudhomme van Reine - APPM

Aanwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland
- Vertegenwoordiger Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg
- Vertegenwoordiger Haagweg Rijswijk (*nieuwe deelnemer*)
- Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)
- Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg
- Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje)
- Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck
- Vertegenwoordiger Scouting
- Vertegenwoordiger Overburgkade
- Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat
- Vertegenwoordiger ROVER
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2) (*vervanger*)

Afwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger Maanplein
- Vertegenwoordiger Rivierenbuurt
- Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF
- Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg

A W A R E N E S S



- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)
- Vertegenwoordiger Fietsersbond
- Vertegenwoordiger Hoekweg

1. Opening – Paul Weststrate

Paul Weststrate opent de vierde bijeenkomst van het Platform. De vorige keer is verteld dat een fundamentele stap terug gezet wordt om alle denkbare tracés te onderzoeken. Hij benoemt dat dit vooral kwam door het aandringen van het Platform. Alle denkbare tracés zijn nu bekeken. Vanavond wordt het Platform hierover uitvoerig geïnformeerd.

Vertegenwoordiger Maanplein is vanavond afwezig. Vertegenwoordiger Haagweg Rijswijk is vanavond voor het eerst aanwezig.

Programma:

1. Opening en welkom
2. Toelichting bestuurlijk overleg van 12 juli – Arend van Dijk
3. Overzicht afgewogen tracés – Bas Scholten
4. Vervolgproces verkenning CID-Binckhorst – Arend van Dijk
5. Afsluiting

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Wie heeft maandag meegekeken met het gezamenlijk raadsoverleg? Ik voorkom graag duplicatie waardoor weinig ruimte meer is voor discussie.

Paul Weststrate: Als er ook maar een persoon is die maandagavond niet heeft meegekeken, rechtvaardigt dit dat we het toch compleet en zorgvuldig moeten bekijken. Is er iemand die niet de raadsessie van maandag heeft gezien?

Er gaan meerdere handjes omhoog, dus de sessie gaat als gepland door.

Paul Weststrate: Ik vraag aan Arend en Bas om het zo compact mogelijk over te brengen.

2. Toelichting Bestuurlijk Overleg 12 Juli – Arend van Dijk

BESTUURLIJK OVERLEG

BESTUURLIJK OVERLEG 12 JULI

- Bestuurders hebben besloten de volgende tracés op te nemen in de onderzoekscope in het Plan-MER:
 - De oorspronkelijke tracés:
 - Binckhorstlaan – Maanweg – Station Voorburg (voor HOV bus, tram en lightrail);
 - Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Station Voorburg (voor HOV bus en tram);
 - Binckhorstlaan – Geestbrugweg (voor HOV bus en tram);
 - De volgende aanvullende tracés:
 - Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Station Voorburg (voor HOV bus, tram en lightrail);
 - Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg – Station Voorburg (voor HOV bus);
 - Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade (voor HOV bus en tram)*
- * Bestuurders erkennen dat dit tracé op basis van de inhoudelijke afweging niet door zou gaan, maar hebben deze toegevoegd aangezien er maar één tracé naar Rijswijk en Delft uit de inhoudelijke tracéafweging komt.
- Bestuurders hebben besloten een intentieverklaring uit te werken aangaande de opgave, uitgangspunten en randvoorwaarden voor een voorkeursalternatief, met als doel deze in november 2021 te ondertekenen

Vragen

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Hoe serieus wordt de Broekslootkadevariant genomen? Er wordt tegelijkertijd gezegd dat hij niet door de zeef komt.

- Arend van Dijk: We gaan deze variant op dezelfde manier onderzoeken als de andere tracés. We verwachten dat de kans dat de Broekslootkade er beter uit komt dan de Geestbrugweg, klein is. Maar we gaan dezelfde onderzoeken doen en daarmee aantonen of hij daadwerkelijk minder kansrijk is en slechter scoort.
- Paul Weststrate: Als je op basis van expert judgment verwacht dat de Broekslootkade minder kansrijk is, terwijl er veel aandacht aan besteed wordt vanuit de media en raad, moet dit goed bekeken worden om gedoe achteraf te voorkomen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Dat is best, maar met de toelichting en hoe de criteria worden gewogen, geïnterpreteerd en ingevuld, leidt dat er feitelijk toe dat er niet echt een alternatief overblijft. Er wordt dus niet zoveel gedaan met de suggesties die wij vanuit de Geestbrugweg hebben gedaan.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: Ik heb toch nog een vraag over de Broekslootkade, ik ben het eens met de *Vertegenwoordiger van Geestbrugweg*. Dit tracé werd in 2008 al als heel acceptabel gezien, maar uiteindelijk werd er iets bij verzonnen om er een ecologische zone van te maken. Maar feitelijke, inhoudelijke criteria waren wel degelijk heel kloppend. Het zou mij verbazen als het nu met een lagere score uit de bus zou komen, dan moet er wel iets anders aan de hand zijn. Zit er een zeldzame pad?

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: Ik wilde even hierop inhaken. Sinds 2008/2009 is de wereld erg veranderd. Er liggen veel woningbouwplannen op tafel in een vergevorderd stadium.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: De bewoners van de Binckhorst zouden wellicht ook wel een ecologische zone willen; de platanen zijn al tientallen jaren oud, dus het zou top zijn om nu een ecologische zone uit te roepen op de Binckhorstlaan. Als het daarom gaat kan ik er nog wel een paar roepen. Het gerucht is dat de Broekslootkade ook geen goede kandidaat zou zijn omdat er in de buurt mogelijk een boulevard komt. Dat is erg mooi, maar uiteindelijk moet je een weging maken. Waarom zou je de helft van Voorburg-West in een ellendige situatie brengen vanwege het flaneren van Den Haag?

- Paul Weststrate: Ik heb nog nooit iets gehoord over een boulevard. Ik stel voor dat we gaan zien wat er aan de orde is bij alle tracés.

3. Overzicht afgewogen tracés – Bas Scholten

TOELICHTING TRACES

UITGANGSPUNTEN TRACÉS

1. Bus: (zoveel mogelijk) vrijliggende busbaan met gelijkvloerse kruisingen
2. Tram: (zoveel mogelijk) vrijliggende spoorbaan met gelijkvloerse kruisingen
3. Lightrail: vrijliggende spoorbaan geheel gescheiden van overig verkeer, gelijkvloers waar mogelijk, ongelijkvloers waar noodzakelijk
4. Profiel: minimaal benodigd profiel voor maaiveldoplossing (= smalle tweerichtingsweg + 2 trottoirs + vrijliggende HOV-baan) = 18 meter. Met twee vrijliggende fietspaden aan beide zijden = 25 meter.
5. Boogstralen: de minimale horizontale boogstralen volgens 'voorschrift ontwerp spoor stadstram HTM' voor tram en lightrail:
 - a) Stapvoets = 25 meter
 - b) 15km/h = 35 meter
 - c) 30km/h = 100 meter

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Het is mij nog steeds niet duidelijk hoe de uitgangspunten zoals die getoond zijn, zijn meegenomen in de weging van de tracés, kunt u dat toelichten?

- Bas Scholten: De uitgangspunten op de dia zijn gehanteerd om de beoordeling te kunnen doen. U heeft een mail ontvangen met meer informatie hierover. Ten aanzien van de technische uitgangspunten (profiel en boogstralen) is gekeken of het past binnen de straatstructuur en breedteprofielen die er nu zijn. Zo nee, dan past het daar niet. De andere elementen (zoveel mogelijk vrij liggende busbaan en spoorbaan) hebben we ook in de tracés opgenomen, en gekeken waar dat echt niet mogelijk is.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2):* Is het mogelijk om dat te kwantificeren? Vanaf wanneer valt het af? Want 'zoveel mogelijk' is niet heel SMART, en 25 meter is dat wel. Ik begrijp dat u boogstraal en straatbreedte als een knock-out criterium heeft meegenomen, maar ik vroeg mij af hoe u de bus- en trambanen die 'zoveel mogelijk' vrij moeten liggen, kunt kwantificeren?
- Bas Scholten: We hebben gekeken naar de totale lengte van het tracé in verhouding tot het gedeelte dat vrijliggend kan. Het leidt tot een kwantitatieve en relatieve afweging.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2):* Kan ik ergens terugvinden hoe u die weging heeft gemaakt? Ik ben benieuwd of het daadwerkelijk gewogen is; heeft u een rapport met meer details? En zo ja, hoe die weging heeft plaatsgevonden?
- Bas Scholten: Er is nog geen rapport beschikbaar waar dit in beschreven wordt. We gaan nog veel meer zaken vergelijken.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Er is verder nog aangegeven bij het wegen van het wel/niet meenemen van alternatieven, dat er sprake zou zijn van een reeds vastgestelde scope tijdens de pré-verkenning. Deze gaat uit van een tracé van Den Haag Centraal naar Voorburg, waarbij de doorkoppeling naar Delft niet vaststaat. Dus alles wat afwijkt van die scope wordt niet meegenomen. Waar kan ik terugvinden dat die scope op die manier is vastgesteld en hoe deze is vastgesteld? Ik heb gezocht in documenten rond de pré-verkenning maar heb het niet aangetroffen.

- Bas Scholten: Ik adviseur om het Rapport Feitenrelaas erbij te pakken. Dit staat op de website van de projectorganisatie (www.binckhorstbereikbaar.nl). Daarin staat hoe het proces is gegaan en hoe besluiten zijn genomen.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Mijn vraag ligt in het verlengde van die van de vorige. Ik dacht dat onze uitdaging als Platform was om tot een nieuwe longlist te komen. De vorige keer heb ik een pleidooi gehouden voor een lus-tracé van en naar Den Haag Centraal, zonder Voorburg. Naar mijn gevoel kreeg ik de nodige steun binnen dit Platform, en het tracé zou toegevoegd worden aan de tracés. Dit staat ook in de notulen, en ik heb een bevestiging van mevrouw Van Brandwijk van de ontvangst van mijn mail. Nu zie ik dat het zonder enige terugkoppeling niet is toegevoegd aan de longlist. Wie heeft deze afweging gemaakt? Is dat door de bestuurders of door APPM/ Arcadis?

TOELICHTING TRACES

OVERIGE TRACÉ SUGGESTIES

Overige suggesties:

- Tracé vanaf Den Haag CS via Lekstraat met lus door de Binckhorst en dan weer terug naar Den Haag Centraal; meerdere mogelijkheden voor een lus.
- Tracé via Binckhorstlaan met kophalte in Binckhorst.
- Vanaf de Binckhorst over de Pr. Bernhardlaan naar de Noordsingel en aantakken op tramlijn 19.
- Vanaf Voorburg naar Ypenburg CS en via tramlijn 19 naar Delft.
- Het benutten van 'last-mile'- en andere creatieve oplossingen om de toegankelijkheid van bestaande tram en treinverbindingen vanuit de Binckhorst te vergroten en andere oplossingen voor het ontlasten van het NMCA-OV knelpunt Rijswijkse Plein.

Conclusie:

- Suggesties passen niet binnen de scope van de te onderzoeken HOV-oplossingen (óf geen verbinding met station Voorburg óf geen aansluiting naar Rijswijk/Delft via de Binckhorst).
- Daarom niet beoordeeld in deze afweging te onderzoeken tracés.

- Bas Scholten: Dit lus-tracé, zoals op bovenstaande dia staat, voldoet niet aan de huidige scope van de Verkenning. Het is dus niet beoordeeld omdat de opdracht die nu voorligt, is om te kijken naar alternatieve tracés die voldoen aan deze scope. Er is niet geconcludeerd dat dit tracé helemaal niet meer ter tafel komt. Zodra de projectcontext verandert, bijvoorbeeld als de planning van de woningbouw wijzigt of er onvoldoende financiële middelen voor een voorkeursalternatief blijken te zijn, kunnen andere tracés aan de orde komen. Daarmee zijn ze dus niet van tafel.

- Paul Weststrate: Als ik het goed begrijp schrijft de scope van de huidige opdracht een verbinding met station Voorburg voor, dus dit tracé valt af omdat die verbinding er niet is?
- Bas Scholten: Inderdaad. We mogen er volgens de systematiek niet naar kijken, omdat het niet binnen de scope van onze opdracht valt. De scope is geformuleerd in de eerste bullet van de conclusie op dia 19. Geen verbinding met Station Voorburg is dus een reden om iets af te moeten laten vallen.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Ik vind dit een buitengewoon cryptisch antwoord, als die keuze al gemaakt was, dan had het besloten moeten worden door het bestuurlijk overleg. Ik wil weten wie deze keuze heeft gemaakt. Dit is een hele simpele vraag en ik krijg maar geen antwoord.

- Bas Scholten: Bestuurders hebben deze conclusie in het rapport onderschreven en op basis van die conclusies en deze feiten hebben ze besloten tot wat zojuist is toegelicht.
- Paul Weststrate: Ambtelijk heeft APPM/Arcadis dus gekeken naar wat hier staat, zij hebben geconstateerd dat dit lus-tracé op dit moment niet wordt bekeken omdat het niet voldoet aan de opdracht. Die conclusie hebben de bestuurders gezien en niet bestreden.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Dan verbaas ik mij over de procesgang. Vorige week werd dat antwoord niet gegeven, het zou worden toegevoegd. Ik vind dit op zijn minst een bijzondere procesgang.

- Paul Weststrate: Daar nemen we kennis van.

TOELICHTING TRACES

CONCLUSIES

- De meeste tracés kennen een negatieve score op het totale doelbereik, of hebben op een onderdeel van het doelbereik een sterk negatieve score. Daarmee vallen ze af.
- Voor twee tracés geldt dat geen HOV bus, tram of lightrail is in te passen vanwege een te smal straatprofiel.
- Het tunneltracé onder de Binckhorst naar Voorburg (V10) scoort weliswaar positief op het totale doelbereik, maar de kosten zijn zeer hoog waardoor de kosten i.r.t. doelbereik zeer negatief scoort, en de kansen voor bekostiging (zeer) beperkt zijn. I.c.m. hoge technische complexiteit maakt dat deze afvalt.
- De volgende tracés gaan wel door:
 - V5. Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg: HOV bus, tram en lightrail
 - V6. Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg: HOV bus
 - V8. Binckhorstlaan – Maanweg: HOV bus, tram en lightrail
 - V9. Binckhorstlaan – Pr. Mariannelaan: HOV bus en tram
 - R6. Binckhorstlaan – Geestbrugweg: HOV bus en tram

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Ik ben verbaasd over de conclusie over V10, de ondertunneling naar Station Voorburg. Hoe moet OV bij Station Voorburg komen? De wens is dat het op min 1 uitkomt, wetende dat als je naar Zoetermeer doortrekt, je weer

ondergronds moet gaan. Ik ben dus verbaasd: waar blijft de ondertunneling? Hoe weet ik dat OV op min 1 bij Station Voorburg komt? En dat Opa's Veldje gespaard zal blijven?

- Paul Weststrate: Uit de diverse besprekingen van dit punt in vorige vergaderingen kan ik herhalen: er is gesproken over de mogelijkheid van ondertunneling en dat de uitkomsten van het proces dat nu hier aan de orde is, kaderstellend en richtinggevend moeten zijn voor de latere doortrekking naar Zoetermeer. Er is toen ook gezegd dat met de voorgenomen doortrekking niet vooraf is vastgelegd op welk niveau dit moet zijn. Tweede punt: dat Opa's Veldje gespaard zal blijven is eerder al door twee wethouders meermaals bevestigd.
- Bas Scholten: Ik kan niet meer zeggen dan dat we dit tracé hebben beoordeeld, net als andere tracés. De conclusie zoals het hier staat is de conclusie: op een aantal aspecten positief, maar op kosten zeer negatief. Het is substantieel veel duurder en technisch complex. Daarom is de conclusie dat dit tracé afvalt.
- Paul Weststrate: Kan je iets zeggen over de orde van grootte, wellicht op basis van kengetallen uit jullie vakwereld over de vergelijking van kosten tussen maaiveld, plus 1 of tunnel? Is dat factor 2 of 10 of 100?
- Hessel: Je begeeft je met dit soort uitspraken snel op glad ijs. De referentie is de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. Als je dat soort bedragen vertaalt naar dit soort lengtes, gaat het gauw over 800 miljoen tot 1 miljard euro voor dit stukje spoorlijn. Dit tracé waarbij de volledige lengte als tunnel wordt gemaakt, is afgefallen. Dit wil niet zeggen dat bij andere tracés die wel meegenomen worden, een ondergrondse of bovengrondse halte in Voorburg onmogelijk is. Hoe het uitpakt is nog niet zeker.
- Arend van Dijk: V10 gaat over een tunnel die bij de Supernovaweg begint en onder de gehele Binckhorst door loopt. Dit specifieke tracé, die ondergrondse tunnel, is afgefallen.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: Ik heb ook moeite met de scope, net als andere sprekers. De scope naar Delft en de scope naar Voorburg. Ik roep al maanden, samen met de *Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje)*, dat je met het nut en noodzaak moet komen van de tracés. Nu roepen jullie: niet alles past binnen de scope, terwijl wij als bewoners niet over die scope hebben kunnen meepraten. We mochten geen zienswijze of bezwaar indienen. De scope is bepalend en dat is naar Voorburg. Ik ben heel benieuwd en hoor graag waarom die scope zo is vastgelegd en waarom wij als bewoners niet zijn betrokken.

- Arend van Dijk: Ik heb in een vorige Platformbijeenkomst teruggekoppeld wat wij hebben aangetroffen in ons onderzoek naar de eerdere gang van zaken en wat daarover op 2 juni is besloten. Ik heb toen toegelicht welke analyse wij gemaakt hebben, en wat in 2018/2019 in de pré-verkenning aan de orde is geweest. In de pré-verkenning is een eerste stap gezet om te komen tot een oplossingsrichting. Er zijn vier perspectieven onderzocht (zie het rapport op de website), waarbij door het bevoegde orgaan in het kader van een MIRT-procedure is gekozen voor perspectief 3. Dit perspectief gaat uit van een pakket aan mobiliteitsmaatregelen en een HOV tracé vanuit Den Haag Centraal naar station Voorburg plus een aansluiting richting Rijswijk. Het traject waar we nu in zitten is dat van de plan-MER, een formele procedure met wettelijk vastgelegde stappen. Een van die stappen is de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarbij de initiatiefnemers moeten onderbouwen wat de reikwijdte, het doel en de scope is waar ze mee aan de slag willen. Daar staat ook in

hoe ze dit gaan afwegen. Die nota is de zienswijzeprocedure ingegaan, en dat is nu het kader waarbinnen wij moeten werken. We kunnen niet zomaar van dat kader afwijken.

Arend van Dijk: Wat nut en noodzaak betreft, deze vraag heb ik vaker horen terugkomen. Dit is in de pré-verkenning onderzocht. Een van de zaken die wij moeten onderzoeken, wat we verplicht zijn bij zo'n plan-MER, is in welke mate de tracés het probleem oplossen. We kijken dus wat er gebeurt als je dit soort verbindingen aanlegt en berekenen in hoeverre de verschillende traces het probleem oplossen.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Waarom heeft Arcadis niet geadviseerd om iets buiten de scope te gaan als er zoveel lussen zijn geadviseerd? In de pré-verkenning was het doel het ontsluiten van de Binckhorst. In geen van de opties zat de lus. In optie 3 zit Voorburg, maar andere opties zijn bijvoorbeeld het verplaatsen van het station. Voorburg was geen noodzaak. Daarnaast nog een andere vraag, wanneer is het rapport af? Mijn assumptie was, er komt eerst een rapport en dan een presentatie. Nu hoor ik dat er al een presentatie is voor bestuurders, maar nog geen rapport. Ik wil geen dingen lezen die ik dan verkeerd interpreteer.

- Bas Scholten: U geeft dit terecht aan. Er zijn nog meer tracés aangegeven, waaronder het verplaatsen van Station Voorburg. Dat is in de pré-verkenning afgevallen, dit is in het feitenrelaas te lezen. Voor de volledigheid had ik die moeten vermelden.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Mijn punt is, we houden heel erg vast aan Voorburg, omdat we in de pré-verkenning voor optie 3 zijn gegaan. Iedereen roept dat Voorburg erbij moet, maar nu draagt het Platform een lus aan. Dan horen we dat we ons moeten houden aan optie 3, maar dat het niet aan de bestuurders is voorgedragen. Er zijn zeven verschillende lussen ingetekend. Had een van die lussen niet meegenomen kunnen worden richting de bestuurders?

- Arend van Dijk: Het klopt dat het hier in een zinnetje staat, maar ik vind het niet netjes om uit de school te klappen over wat er in het bestuurlijk overleg is gezegd. Ik kan zeggen dat er meerdere zinnen aan zijn gewijd, het is niet klakkeloos van tafel gegaan. Het is wel degelijk, ook in de context van het toevoegen van Broekslootkade, door de bestuurders serieus besproken.
- Paul Weststrate: Ik ga er ook van uit dat de meest betrokken bestuurders bij dit onderwerp ook een blik werpen op de verslagen van de bijeenkomsten. De tweede vraag van meneer Lebens was wanneer het rapport klaar is?
- Bas Scholten: Ter toelichting: u heeft alles ontvangen wat er op dit moment is. Er is nog geen volledig uitgeschreven rapportage. We nemen de tijd om dat ordentelijk te doen. Tegelijk hebben we de opdracht gekregen om andere tracés te onderzoeken, dus wat dat betreft is het ook een kwestie van prioriteiten geven aan hetgeen wat nodig is. Er komt dus een nette en volledige rapportage.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik wil het even over de scope hebben. Ik mis enorm de praktische creativiteit. Ik ga toch even terug naar de lus, als je daarmee naar de trein gaat, kan je ook naar Voorburg. Hoe zit het met de reistijden van Binckhorst naar Zoetermeer of Gouda? Met lus is het een interessante afweging of dat veel langer is of niet. Deze gedachte wordt nu afgesloten, dat vind ik jammer. Dit had minstens gescoord kunnen worden. Ten tweede, de tunnel naar Ypenburg is niet meegenomen. Daar is een aftakking naar Delft en

Rijswijk wordt daar niet genoemd. Ook daar past het niet in de scope, maar een beetje praktisch inzicht maakt dat je begrijpt dat een groot aantal reizigers via Ypenburg naar Delft kan en een deel naar Rijswijk moet. Daar kan je een bus naartoe leiden en dan heb je het ook opgelost.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Ik heb op advies van meneer Scholten het feitenrelaas erbij gepakt. Op pagina 12 lees ik een van de constatering: Mogelijk heeft de schaa sprong OV – Den Haag en regio een structurerende werking gehad op het aandoen van Station Voorburg. Ik ben niet ontzettend bekend met het begrip ‘structurerende werking’, maar kunt u toelichten wat die zin als constatering in het feitenrelaas betekent?

- Bas Scholten: Tegelijk met de eerste fase van de Verkenning vond ook de ontwikkeling van de visie schaa sprong Den Haag en regio plaats. Dit heeft een veel regionalere impact dan waarin wij nu spreken. Wij zijn er een onderdeel van. Het gaat over de regionale OV-schaa sprong die nodig is, inclusief de oude lijn. In dat kader vond ook de verkenning plaats in de eerste fase. Met deze zin wordt bedoeld dat die trajecten nauw verweven raken. Men heeft toentertijd wellicht meer aandacht daaraan besteed, en wellicht daarmee minder diepgravend gekeken naar alternatieve tracés en mogelijkheden. Dit hebben we ook gezien in het feitenrelaas, dat alternatieve tracés niet zijn bekeken.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2):* Structurerende werking is dus in feite: we praten over een bepaald idee, en doordat we dat idee uitwerken wordt het door iedereen beschouwd als het juiste idee?

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Als ik dat dan zo lees, staat er dat daadwerkelijk dat er een structurerende werking is geweest op het aandoen van Station Voorburg. Dan zou ik daaruit concluderen dat daar niet alleen een structurerende werking heeft plaatsgevonden op de tracés zoals in de verkenning gedefinieerd, maar ook op het aandoen van Voorburg.

- Arend van Dijk: We hebben toen we terugkeken op de pré-verkenning, bureauonderzoek en interviews gedaan. We hebben niet het totale onderzoek opnieuw getoetst, maar gekeken naar de vragen die gesteld zijn over hoe wordt omgegaan met de tracé-afweging en hoe tot keuzes is gekomen. In de antwoorden hebben we gehoord dat die ook terugleiden tot de OV-schaa sprong-documentatie zoals in dezelfde periode is vastgesteld. We willen dus niets insinueren.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2):* Dit is geen antwoord op mijn vraag.
- Arend van Dijk: De hele context heeft te maken met wat wij gedaan hebben. Wij hebben de zin niet zo bedoeld als u hem heeft gelezen.

Paul Weststrate: Ik zie een parallelspoor in de chat ontstaan. Ik wil graag dat het gesprek in de groep blijft en niet op twee sporen wordt gevoerd. Maar zal er nu wel even op ingaan. De *Vertegenwoordiger Geestbrugweg* zegt in de chat dat de bewoners van Rijswijk niet zijn geïnformeerd over de inspreekmogelijkheid op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, maar daarover is destijds wel een publicatie geweest in Regelrecht, het gemeentelijk krantje van de gemeente Rijswijk. Rijswijkers hadden het dus kunnen weten., De vraag is alleen of ze toen konden beseffen dat het relevant voor hen was.

TOELICHTING TRACES

TRACÉS AANSLUITING DELFT

nr	Naam tracé-optie
R1	Lekstraat – Weteringkade – Haagweg
R2	Lekstraat – Trekvlieplein – Bontekoekade – Rijswijkseweg
R3	Lekstraat – Mercuriusweg – Rijswijkseweg
R4	Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade
R5	Binckhorstlaan – Cromvlietkade – Geestbrugweg
R6	Binckhorstlaan – Geestbrugweg
R7	Rotterdamsebaan (HOV bus)

	Criterium	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
Realiseren van de verstedelijkingsopgave	Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma	--	--	0	+	+	+	0
	Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket	--	--	-	+	+	+	-
	Ruimtegebruik	++	-	--	--	--	0	+
	Leefbaarheidsknelpunten	0	-	0	-	-	-	0
	Bijdragen aan klimaatadaptatie	0	-	0	-	-	0	0
	Beperken NMCA knelpunten	Effect op bestaande capaciteitsknelpunten bus/tram/metro	--	0	+	+	+	+
Bijdragen aan ambities OV en fiets	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk	0	-	-	-	-	-	-
	Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	0	--	0	-	--	-	0
Financiële haalbaarheid	Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)	0	--	--	--	-	0	0
Technische maakbaarheid	Inpasbaarheid	++	-	--	-	--	-	0
	Technische complexiteit	+	--	--	--	--	-	0

Terug naar het vraaggesprek, zijn we door de vragen heen?

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Het klopt dat er een berichtje in de krant was, maar ik vind dit geen serieuze informatie aan bewoners. Maar ik wil even de diepte in wat betreft de Geestbrugweg. Ik neem alle rapportages serieus en ik zie dat er uitgebreid naar gekeken is. Maar ik zie ook dat het tracé over de Geestbrugweg grotendeels negatief scoort met meer minnen dan plussen. Dan denk ik, oké het is dus geen goede optie.

- Paul Weststrate: R6 heeft op geen enkel punt een rode score.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg:* Daarom zeg ik dat dit niet klopt. Op pagina 65 in het rapport staat dat de meeste tracés afvallen op een negatief doelbereik. Voor de Geestbrugweg geldt dat het doelbereik negatief scoort. Het beeld is voor mij overwegend negatief, waarom gaan we dan toch door met een traject dat problemen op gaat leveren? Tegelijkertijd wordt een oplossing die maar op 1 punt negatief scoort, niet meegenomen. Als ik kijk naar de scores zou de Geestbrugweg niet aan de orde moeten zijn.
- Bas Scholten: De Geestbrugweg heeft een aantal plusjes en minnetjes op doelbereik. Het scoort redelijk goed op een aantal punten, maar heeft dus ook wat minnetjes. Dit staat ook goed uitgelegd in het rapport. De Geestbrugweg scoort op het totaal in het doelbereik best redelijk. Als in het rapport iets anders staat, is dat een omissie in het rapport. Dit tracé scoort neutraal op doelbereik. Het is lastig inpasbaar, maar niet

onoverkomelijk. Dat geldt ook voor de complexiteit. Daardoor is de Geestbrugweg een tracé wat deze score heeft.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Hoe moeten we deze slides lezen? V5 scoort neutraal en 6 en 8 hebben een plusje, dus scoren goed qua financiële haalbaarheid.

- Bas Scholten: Het is een kosten-baten-verhouding.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Dit verandert mijn vraag niet. Bij alternatieven liggen er drie sub-alternatieven onder: verhoogd, verdiept, of aanleg op maaiveldniveau. Het moge duidelijk zijn dat de tunnel de duurste variant is. Mijn vraag is: is het plusje gebaseerd op de duurste variant, of niet?

- Bas Scholten: Er is in dit geval geen onderscheid gemaakt in het plusje voor bus, tram of lightrail. Hier liggen wel kostenramingen aan ten grondslag. In hoofdlijnen is het dus wel bekend. We gaan uit van een bandbreedte van een raming, die sowieso vrij groot is in deze fase. Het gaat hier immers over van een longlist naar shortlist. Alles ten aanzien van de ligging is voor verder onderzoek. De min 1 ligging zit sowieso in het onderzoek. De score hier is gebaseerd op een score ongeveer tussen de varianten in.
- Paul Weststrate: Zeg je daarmee ook dat min 1 is meegewogen in de afweging van de Mariannelaan als onderdeel van de balans?
- Bas Scholten: Nee daar is niet naar gekeken.

TOELICHTING TRACES

TRACÉS DEN HAAG CS - VOORBURG

nr	Naam tracé-optie	Criteriaam	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10
V1	Tracé langs hoofdspoor	Realiseren van de verstedelijkingsopgave Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket Ruimtegebruik Leefbaarheidsknelpunten	--	--	-	-	+	++	+	++	0	-
V2	Binckhorstlaan – Supernovaweg – Regulusweg		--	--	-	-	+	0	+	+	0	+
V3	Binckhorstlaan – Mercuriusweg – Supernovaweg – Regulusweg		--	--	--	--	0	-	--	+	+	++
V4	Binckhorstlaan – Wegastraat – Supernovaweg – Regulusweg		0	0	0	-	-	0	-	0	-	0
V5	Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg		0	--	--	--	-	-	0	+	0	0
V6	Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg		Bijdragen aan klimaatadaptatie Effect op bestaande capaciteitsknelpunten bus/tram/metro	+	+	+	+	+	+	+	+	+
V7	Binckhorstlaan – Saturnusstraat – Regulusweg	Bijdragen aan ambities OV en fiets Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk	+	+	-	-	0	-	-	+	-	++
V8	Binckhorstlaan – Maanweg		-	--	--	--	-	0	-	0	0	0
V9	Binckhorstlaan – Pr. Mariannelaan	Financiële haalbaarheid Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)	--	--	--	--	0	+	-	+	+	--
V10	HOV-tunnel Binckhorst	Technische maakbaarheid Technische complexiteit	--	--	--	--	--	0	--	0	0	-
			--	--	--	--	--	+	--	-	0	--

- Paul Weststrate: Ik kan mij wel voorstellen dat als je dit doet bij drie tracés, de vraag ontstaat hoe gekeken is naar min 1, maaiveld en plus 1. Er is heel nadrukkelijk aangegeven dat dit een grote rol heeft.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Dat is inderdaad precies mijn vraag. Als je er later achter komt dat de tunnel toch duurder is, krijg je een vertekend beeld.

- Arend van Dijk: Nogmaals, we moeten van de longlist naar een shortlist. Dus we kijken op basis van criteria zoals ze hier staan wat we verder onderzoeken. Dan kijken we naar verdere aspecten. Bij financiële haalbaarheid zie je dat er een relatie wordt gelegd tussen kosten en doelbereik. Er is een verschil tussen Zonweg, Regulusweg en de Maanweg, en dat verschil kan je duiden doordat de inpassing van dat tracé rond de Regulusweg bijvoorbeeld complexer is dan de Maanweg. Het staat niet in de tabel, maar dat is de uiting van een verschil van een nul en een plusje.
- Paul Weststrate: Deze tracés zijn dus niet afgevallen en worden verder onderzocht. Dan komt de gedetailleerde afweging.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Ik heb begrepen uit de Nota van Antwoord dat het tracé Prinses Mariannelaan is toegevoegd als faseringsvariant tot 2040. Kunt u dat bevestigen? En als gekeken is naar financiële haalbaarheid, wat is dan de horizon geweest waarnaar is gekeken? Als inherent is dat na 2040 een andere verbinding nodig is, is dus op de langere termijn de financiële haalbaarheid anders.

- Bas Scholten: Dat is niet zo gedetailleerd beschouwd, en komt pas in een latere fase aan de orde. Alle nuanceringen en verfijningen die u nu voorlegt zijn volkomen terecht, maar komen in deze zeef niet in detailniveau aan de orde. We werken van grof naar fijn. We doen deze stap opnieuw omdat in de vorige fase de tracébepaling niet is gedocumenteerd. We doen dit om kansrijke oplossingsrichtingen te definiëren.

Vertegenwoordiger VVE Tuinlusstraat (gelegen aan Opa's Veldje): Er werd net gevraagd of het rapport bij de plan-MER wordt toegevoegd. Ik ben een beetje in de war wat de inhoud van het rapport is. Ik kan mij voorstellen dat dit een rapport is dat u al af heeft en inhoudelijk al zou moeten staan, en dus op heel korte termijn gedeeld kan worden.

- Paul Weststrate: U vraagt dus of het rapport waar deze presentatie een samenvatting van is, al beschikbaar is?
- Bas Scholten: Dat rapport is er nog niet. U heeft alles gekregen wat er is. We gaan dit uiteraard uitwerken en alles komt in het plan-MER. Hetzij als bijlage, hetzij op een andere manier. Alles komt dus uiteindelijk uw kant op.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): Is er meer beschikbaar?

- Paul Weststrate: Daar heeft u al antwoord op gekregen: u heeft alles gekregen wat er is, en er komt nog een rapport dat nog niet klaar is en waar aan gewerkt wordt.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Dit is inderdaad precies de vraag die ik ook stelde. Er is een feitenrelaas gekomen dat destijds niet alles goed is gedocumenteerd. Ik word nu afgescheept met een tabelletje met plusjes en minnetjes, en de echte resultaten komen pas als de MER er is. Ik wil als Platform dit eerder zien.

- Arend van Dijk: Wat wij gedaan hebben is dat we in vrij korte tijd geconstateerd hebben dat de tracéafweging opnieuw gedaan moest worden. Dit hebben we aan de bestuurders voorgelegd, zij vroegen ons dit voor de zomer af te ronden. Dat hebben we gedaan, naast de sessies met u en sessies om tot de beoordeling en resultaten te komen. Dit kost heel veel tijd. Daardoor ligt er nu nog geen rapport. Alles wat wij

hebben op dit moment heeft u ontvangen. Dit is dezelfde informatie als de bestuurders nu hebben, meer is er nu niet.

- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: Dat geloof ik, maar het gaat mij om de timing. Eerst dit rapport af, dan kijken we ernaar, en dan werken we wel weer verder aan de MER.
- Arend van Dijk: Ik begrijp dat u dat wilt, maar in hetzelfde tijdspad, namelijk najaar 2021, moeten wij nu drie extra tracés uitwerken en onderzoeken. Bestuurders willen dat wij dat gaan doen. We doen alles zorgvuldig, maar vragen enig geduld. U krijgt het rapport zodra het klaar is. Wanneer exact, weten wij nog niet. Het hangt af van wanneer mensen voldoende tijd hebben om dit af te ronden, naast alle andere dingen die moeten gebeuren. Ik snap dat het vervelend is, ik wil dit rapport het liefst nu ook in twee of drie weken afronden en opsturen, zodat alles open en transparant is, maar dat gaat op dit moment gewoon niet. Ik hoop ook op enig begrip.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Ja dat snap ik. Als ik tegen de aannemer zeg dat de keuken opnieuw moet, verandert hij ook de deadline. Het lijkt nu alsof jullie hebben gezegd: de keuken moet opnieuw en we hanteren gewoon dezelfde deadline. Alsof jullie in een hoekje zijn gedrukt.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Het is mosterd na de maaltijd. We hebben nu vragen over het rapport. Over de criteria en wegingen. Die vragen krijg ik van mijn achterban. Ik wil er antwoord op kunnen geven, maar dat kan niet. Ik snap het allemaal, maar hier wordt voorgesorteerd op belangrijke keuzes met grote gevolgen. Misschien moet je wel meer tijd nemen voor het voorselecteren van de uitwerking, juist omdat het zo belangrijk is.

- Paul Weststrate: Ik denk dat dit gesprek en de mogelijkheid om antwoord te krijgen op kwesties die u niet begrijpt, niet ineens klaar is. Er is ruim de tijd in de komende maanden om erover door te gaan als u dat wilt, en dat is begrijpelijk. Dat kunnen en moeten we dan organiseren, terwijl het een work in progress is. Het is waardevol dat u vragen heeft kunnen stellen, los van wat u er dan van vindt. Ik zal mijn best doen die dialoog te blijven bevorderen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Ik heb nog een aantal vragen. Wordt er rekening mee gehouden dat de Geestbrugweg mogelijk geen goede optie is?

- Bas Scholten: We onderzoeken alle tracés op bijdragen aan de projectdoelstellingen conform de eisen in de NRD. Als blijkt dat een tracé geen oplossend vermogen heeft of te duur is, komt dat in de onderzoeken naar voren.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: We hadden ook alternatieven aangegeven die zijn verworpen, of die wegens eerdere besluitvorming niet in overweging worden genomen. Dat vinden wij buitengewoon jammer, want nogmaals, de Binckhorst is omgeven door veel stations. Daar wordt nu voorlopig niks mee gedaan. Er is niet gereageerd op ons voorstel om een definitieve oplossing die voor 2040 beoogd is naar voren te halen, zodat je niet nu geld steekt in een suboptimale variant. Ik vraag het nogmaals omdat er niet op in is gegaan.

- Bas Scholten: In deze verkenning kijken we naar 2030 met mogelijke doorkoppeling. Een doorkijk naar 2040 is mogelijk, er rekening mee houden ook, maar het gaat om 2030.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Ik zou graag het rapport krijgen waarin het advies staat dat heeft geleid tot het besluit om een fase terug te schakelen. Wat is de status van het besluit dat is genomen?

- Paul Weststrate: Afgelopen maandag hebben bestuurders besloten welke tracés nu afvallen, en welke tracés doorgaan zodat die in het vervolgproces uitvoerig kunnen en zullen worden onderzocht.
- Arend van Dijk: De status is dat dit voor ons het vertrekpunt is.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: Dit hele participatieproces rammelt aan alle kanten. Allereerst zijn we blij dat het aantal tracés is uitgebreid van 3 naar 6. Dit is mede te danken aan druk van de gemeente, Pels Rijcken en de bewonersorganisaties. Onze insteek is niet veranderd. Onze eerste vraag blijft: wat is nut en noodzaak van dit hele proces? Op die vraag zullen we waarschijnlijk nooit antwoord krijgen. En waar kunnen we besluitvorming over de onderbouwing van zo'n extra dure OV verbinding terugvinden? Is die onderbouwing er wel? In onze ogen is nut en noodzaak om deze OV-verbinding dwars door een aangrenzende gemeente onvoldoende bewezen. De voordelen liggen bij de inwoners van Den Haag, de nadelen komen dus bij ons terecht. Die balans moet echt verbeteren anders is onze deelname vrij zinloos.

We zijn niet betrokken bij de besluitvorming tot deze 6 tracés, ook niet na dringend verzoek. Dit geeft ons het gevoel dat deze tracés er weliswaar bij worden genomen, maar geen reëel alternatief zijn voor het definitieve besluit. Hoe serieus worden deze tracés meegenomen? Blijven ze tot het eind toe in de race? Of vallen ze af voordat een advies aan de onafhankelijke commissie voor de m.e.r. wordt gevraagd? Wij zullen de gemeente erop blijven wijzen dat de commissie voor de m.e.r. een integraal beeld krijgt van alle effecten in het hele plangebied, zodat zij een onafhankelijk oordeel kan vormen.

Ons laatste bezwaar is daarom gericht op de participatie. Hoe worden de bewoners van Leidschendam-Voorburg meegenomen? Het proces is weliswaar stopgezet om nieuwe tracés toe te voegen, waarmee we blij zijn, maar het lijkt wel of alle verloren tijd moet worden ingehaald. Met de zomervakantie voor de boeg is er nauwelijks tijd voor de bewonersorganisaties om te reageren. Ons voorstel was om samen met de gemeente aan tafel te gaan zitten en een realistisch en transparant besluitvormingsproces met elkaar af te spreken. Die deur lijkt bij voorbaat al te zijn gesloten.

We blijven meedenken en onze inbreng meegeven maar we hebben onze twijfels in hoeverre onze inbreng echt wordt meegenomen. Wij hopen daarin de gemeenteraden aan onze zijde te vinden.

Paul Weststrate dankt de *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg* voor zijn inbreng en legt een belangrijke vraag uit diens betoog voor aan het projectteam: blijven de alternatieve tracés tot het eind toe in de race en wordt daarover een advies aan de onafhankelijke commissie voor de m.e.r. gevraagd?

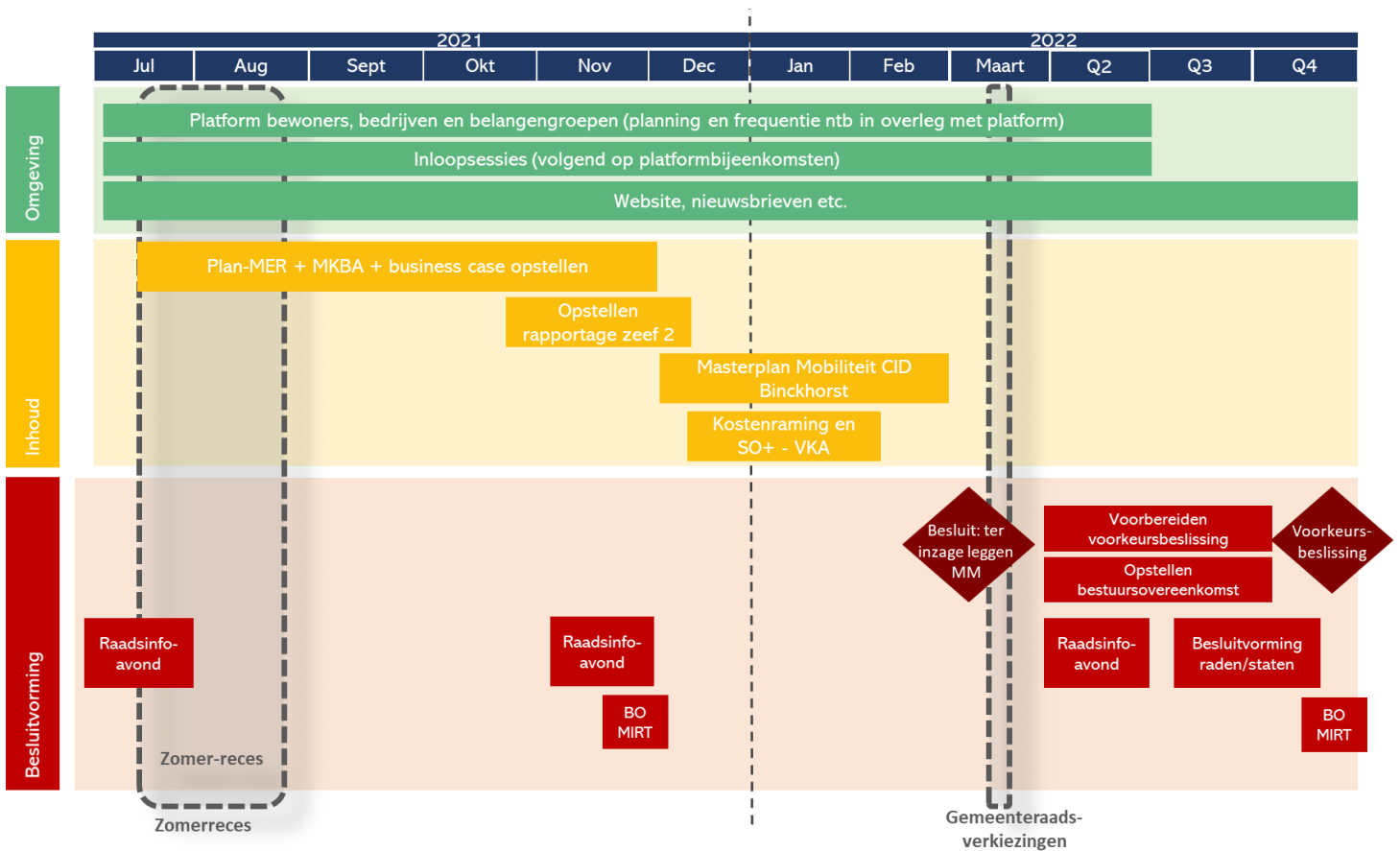
- Bas Scholten: Ja.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: Ik wil iets scherpstellen. Maandag zou er volgens u een formeel besluit zijn genomen. Dat zou betekenen dat het ter inzage komt te liggen. Wat voor besluit is het?

- Arend van Dijk: Het is geen tastbaar document. Wat ik net heb toegelicht: in deze fase van het onderzoek is geen formeel besluit nodig van bestuurders. We hebben gemeend de uitkomsten van de tracé-afwegingen en onze conclusies voor te moeten

leggen aan de bestuurders. Het is dus geen collegebesluit, ook geen formeel besluit waar u zich op dit moment tegen kunt verzetten. Later in het proces kan dat wel inclusief alle inspraakmogelijkheden.

4. Vervolproces verkenning



Arend van Dijk licht het vervolgproces verder toe op de drie sporen 'Omgeving', 'Inhoud' en 'Besluitvorming'.

VERVOLGPROCES

- Bewoners van de Broekslootkade en omliggende straten worden geïnformeerd met een bewonersbrief, een inloophmoment en een informatiebijeenkomst
- Uitwerking planning en proces met omgeving vindt deze zomer plaats
- Start onderzoeken toegevoegde tracés zo snel mogelijk
- Platform wordt uitgebreid met 2 vertegenwoordigers vanuit de Broekslootkade en omgeving
- Na de zomer volgende bijeenkomst Platform (september)
- Tot het einde van het jaar naar verwachting minimaal 3 bijeenkomsten van het Platform, gevolgd door Inloopsessies voor de bredere omgeving

Arend van Dijk: De eerstvolgende Platformbijeenkomst is na de zomer. We bekijken met u samen wanneer dat het beste valt en wat we daar bespreken. We proberen dan specifiek de inhoud in te gaan waar u al langer om vraagt.

Vertegenwoordiger Overburgkade: De planning is duidelijk. Ik zou het prettig vinden als we tijdig tussenresultaten krijgen, zodat we bij de volgende Platformbijeenkomst niet voor een verrassing komen te staan. Kunnen jullie daarvoor zorgen? En hoe kunnen we de komende tijd input leveren?

- Arend van Dijk: Input kan altijd via de mail, maar houdt er wel rekening mee dat we richting de vakantieperiode gaan. We hebben naar aanleiding van vragen van u als Platform eerder al toegezegd tijdig informatie toe te zenden, ter voorbereiding op het Platform. Die toezegging staat nog steeds.

Paul Weststrate sluit de bijeenkomst om 21:45 af.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag vierde bijeenkomst

Datum: woensdag 16 november 2021
Tijd: van 19.30 tot 22.30 uur
Locatie: online, via Microsoft Teams

Aanwezige sprekers:

- Paul Weststrate - voorzitter - Awareness
- Hessel de Jong – Technisch ontwerpleider – Arcadis
- Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM (vervanger Suzanne)
- Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten - Arcadis

Gemeenten:

- Fred Koot - Den Haag
- Don de Greef – Leidschendam-Voorburg

MRDH

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Proces- en Omgevingsmanagement:

- Bert Swart – Procesmanager – APPM (vervanger Bas Scholten)
- Casper Prudhomme van Reine - APPM
- Floortje Hofland – APPM

Overig:

- Karen van der Ploeg – notulist - Awareness

Aanwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger Geestbrugweg
- Vertegenwoordiger Overburgkade
- Vertegenwoordiger Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF (Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg)
- Vertegenwoordiger Scouting
- Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland
- Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat
- Vertegenwoordiger Maanplein
- Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg
- Vertegenwoordiger Haagweg Rijswijk
- Vertegenwoordiger Hoekweg
- Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck
- Vertegenwoordiger ROVER
- Vertegenwoordiger Fietsersbond
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)

- Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde (*nieuwe deelnemer*)
- Vertegenwoordiger Broekslootkade- Cromvlietzijde (*nieuwe deelnemer*)
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2) (*nieuwe deelnemer*)
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde

Afwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg
- Vertegenwoordiger Rivierenbuurt (*nieuwe deelnemer*)

1. Opening – Paul Weststrate

De voorzitter Paul Weststrate heet allen welkom namens de 7 betrokken overheden, APPM en Arcadis. Hij licht het programma toe. Een van de sprekers is nieuw, zij stelt zich voor: Jeannet Koomans, omgevingsmanager MIRT-Verkenning voor APPM. Zij neemt de taak over van Suzanne van Brandwijk.

Bij de projectorganisatie is ook Bert Swart nieuw. Hij is de technisch manager MIRT-Verkenning bij APPM en komt in plaats van Bas Scholten.

Floortje Hofland is sinds kort vanuit APPM bij het project betrokken en zij luistert mee.

Aan de kant van de deelnemers zijn ook enkele nieuwe gezichten: Vertegenwoordiger Broekslootkade- Cromvlietzijde en Vertegenwoordiger Broekslootkade – Molenwijkzijde. Daarnaast een tweede Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2).

Een nieuwe deelnemer namens Rivierenbuurt-Zuid is niet aanwezig, hij vervangt de vorige vertegenwoordiger.

2. Toelichting Proces MIRT-Verkenning

Jeannet Koomans legt in haar presentatie uit waar we nu staan in het proces. We zijn bezig met het Masterplan Mobiliteit en het PlanMER. Daaronder valt de HOV-verbinding over de Binckhorst. We bevinden ons nu in de beoordelingsfase. De notitie ‘kansrijke oplossingen’ is vastgelegd, en voor de tien kansrijke tracévarianten worden nu allerlei onderzoeken gedaan. Dit alles leidt tot de PlanMER en Masterplan Mobiliteit, die uiteindelijk de inspraakfase ingaan. De schetsontwerpen voor de tien tracé-varianten zitten in een review-proces. Ondertussen zijn we bezig met intentieverklaringen van de gemeenten, provincie Zuid-Holland en MRDH, we organiseren raadsinformatiebijeenkomsten, en daarnaast worden deze platformbijeenkomsten georganiseerd. Verslagen en oogst uit vragen worden verwerkt in het ‘omgevingsverslag’, dat wordt meegestuurd voor de politieke besluitvorming. De tien kansrijke oplossingen zijn verdeeld in vijf hoofdvarianten. Vanavond wordt het tracé ‘Binckhorstlaan – Maanweg’ behandeld.

3. Rol schetsontwerpen

Martin Blikman, projectmanager Ontwerp & Effecten van Arcadis geeft een toelichting op de rol en het abstractieniveau van de te behandelen schetsontwerpen.

Het MIRT-proces bestaat uit verschillende stappen. We zitten nu in de verkenningsfase. Het doel van deze fase is om een vergelijkend onderzoek te doen, en te trechteren van alle denkbare oplossingen naar welke oplossing bestuurlijk de meeste voorkeur heeft.

De schetsontwerpen zijn ‘referentie-ontwerpen’, die het mogelijk maken om in het verkennende onderzoek een vergelijking te maken tussen alle mogelijke alternatieven en varianten. Ze zijn ook input voor andere onderzoeken die in het MIRT-proces plaatsvinden: kostenramingen, effectenonderzoeken naar bijvoorbeeld geluid of ruimtelijke inpasbaarheid. Met de schetsontwerpen krijgen we inzicht in de technische haalbaarheid van de technische inpassing van de oplossing. De kostenraming en effectenstudies zijn weer input voor de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en de PlanMER. Pas in de

volgende fase wordt gedetailleerder gekeken en preciezer uitgewerkt hoe een oplossing er uit zou zien.

Hierna is er gelegenheid voor vragen over de twee eerste presentaties.

Vragen:

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Wat is de reden van de wisseling van personen in het team?

- *Jeannet Koomans:* Het was een logisch moment om te wisselen vanwege de fase.



Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): We gaan de komende maanden een aantal sessies houden, maar als ik het overzicht bekijk is de ontwerpfase al bijna afgelopen?

- *Jeannet Koomans:* De varianten die we nu bespreken zitten in de review-fase. Dat loopt parallel met de platformbijeentkomsten.
- *Martin Blikman:* Het plaatje is een zeer vereenvoudigde weergave. De schetsontwerpen zijn in concept zo ver dat we ze hier kunnen bespreken. Ze gaan door het review-proces om te toetsen of het goed is uitgevoerd en worden parallel in dit platform besproken. De review wordt gedaan door ambtelijke en bestuurlijke partijen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Wie is er vanuit Rijswijk betrokken bij dit proces?

- *Jeannet Koomans:* Ronald Bon, maar die kon vandaag niet aanwezig zijn.
- *Paul Weststrate:* Rijswijk is nadrukkelijk wel onderdeel, en zit bij alle overleggen. Vanavond is de vertegenwoordiger verhinderd, maar het is voor Rijswijk vanavond ook niet zo spannend omdat we nu naar de tracés kijken naar station Voorburg.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Aan het begin werd gezegd dat alles wat het platform zegt wordt meegenomen in de besluitvorming en naar

ambtenaren. In de vorige sessie hebben we lussen e.d. besproken, met de vraag of die meegenomen kunnen worden. Vanuit Voorburg is een extra alternatief voorgesteld met kopkering op de Binckhorst. Hoe wordt die meegenomen?

- *Martin Blikman*: Dat idee is geopperd en wordt in het kader van de onderzoeken nader bekeken: Wat zou er gebeuren als je zoiets zou doen.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Dus is het een alternatief?

- *Martin Blikman*: Nee, nog niet, tenzij eruit komt dat het voor een goede ontsluiting kan zorgen, dan kan het een alternatief worden.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Vorige keer hadden we het over een 'rapport' in PowerPoint-vorm op basis waarvan een beslissing over tracés is genomen. Niet alle beslissingen waren daaruit te verklaren. Toen werd gezegd dat er een uitgebreider rapport zou volgen. Wanneer komt dat rapport beschikbaar?

- *Martin Blikman*: Dit gaat over het bestuurlijk overleg van 12 juli. Er zijn verschillende moties vanuit de gemeenteraden geweest om meerdere tracés te bekijken i.p.v. een 'basis tracé'. Die informatie is met het bestuurlijk overleg gedeeld in een werkproces, met als drager een PowerPointpresentatie. We hebben onderzoek gedaan naar alle mogelijke (theoretisch denkbare) tracés. Dat is het 'zeef 1' proces. Als de gehele stukkenet straks gereed is en als het ontwerp beschikbaar komt, zit er een volledige rapportage bij. Dat zal Q2 volgend jaar waarschijnlijk in concept beschikbaar komen.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Dat is niet wat beloofd is. Dat een aantal mensen van de organisatie nu zeggen dat zij hier niet vanaf weten, komt op mij over dat de overdracht niet helemaal vlekkeloos is verlopen.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Verzoek om permissie om Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde ook in te bellen.

- *Paul Weststrate*: Dat is prima.

Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat: Wat ik jammer vind is dat we nu tijd moeten besteden aan iets dat al afgesproken is. Over de rapportage zeiden we de vorige keer al dat het bijzonder is dat er wel een PowerPoint is, maar geen rapport. We zijn bijna 5 maanden verder, dat rapport is verdwenen en wij moeten de titel oplepelen. Oplossing vind ik behoorlijk teleurstellend. We zitten nu met een informatieachterstand. Ik dacht voorafgaand aan deze bijeenkomst ook 'wat ga ik hier nou eigenlijk doen'.

- *Paul Weststrate*: Ik hoop dat dit u na afloop duidelijk zal zijn geworden.
- *Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat*: Ja, als het nut mij niet helder is, stap ik eruit.

N.B. De toelichting op de status van de achterliggende rapportage is per mail verstuurd aan de Platformleden. Volledigheidshalve is deze toelichting als bijlage toegevoegd aan dit verslag.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: Voor mij is het proces niet helder. Waarom niet eerst een kostenraming en daarna pas inpassing?

- *Martin Blikman*: Dit loopt parallel aan elkaar. Het schetsontwerp geeft een ruimtelijke weergave waarmee we zaken als inpassing beoordelen en onderzoeken.

Tegelijkertijd wordt aan de hand van het schetsontwerp kosten bekeken. Dat gaat samen op.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Ik sluit aan op de punten van Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1). Vanuit Geestbrugweg is uitvoerig gereageerd op keuzes in bestuurlijk overleg en de onderbouwing, dit was op 31 augustus. Op 28 september hebben we reactie gehad met toezegging dat al die aangedragen punten en twijfels worden meegenomen in het verdere onderzoek en de detaillering van het onderzoek. Ik hoor daar niets van terug. Daar heb ik mijn zorg over. Het zou niet acceptabel zijn als er geen antwoord komt op de vragen die we toen hebben gesteld.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik vind het verrassend dat jullie dit document niet meer kennen, het heeft nogal wat impact gehad. Ik hoorde net dat er 3D-plaatjes in de presentatie zitten, maar ik ben daar nog niet zo geïnteresseerd in. Ik zie dat er wat schetsen gemaakt zijn, en vind het handig om dieper daarop in te gaan: wat zijn de inpassingsmogelijkheden. Jullie hebben aangegeven welke oplossingen niet onmogelijk zijn. Maar in de tabellen staat van iedere variant één oplossing. Welke oplossingen er mogelijk zijn, bijvoorbeeld tram of lightrail of combinatie, dat soort punten heb ik nog niet gezien. Op conceptueel niveau moet je goed kijken of dit alle mogelijkheden zijn. Er zijn er meer, daar wil ik het in ieder geval over hebben. Anders maken we impliciete afwegingen.

- *Paul Weststrate:* Er wordt gewerkt aan een beter detailniveau. We zijn in een trechterend proces bezig. Daar hoort ook een 3D impressie bij om meer gevoel te geven wat een bepaalde oplossing betekent en hoe het er uit zou kunnen gaan zijn.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade:* Ik ben geschrokken van wat ik gekregen heb, ik vind het erg karige informatie.
- *Paul Weststrate:* wacht even de volgende presentatie af, want daarin is meer verwerkt dan wat beschikbaar was op het moment dat het tevoren naar u moest worden gestuurd.

N.B. De toelichting op de status van de achterliggende rapportage is per mail verstuurd aan de Platformleden. Volledigheidshalve is deze toelichting als bijlage toegevoegd aan dit verslag.

4. Bespreken schetsontwerpen – Hessel de Jong, ontwerpleider van Arcadis

Hessel de Jong, ontwerpleider van Arcadis, neemt de aanwezigen mee in het schetsontwerp van het tracé Binckhorstlaan – Maanweg – station Voorburg. De schetsontwerpen zijn gebaseerd op verschillende richtlijnen, technische kaders en andere ontwerpvoorschriften. Het review-proces begint nu pas, de informatie die met het platform is gedeeld loopt gelijk op met de informatie die met opdrachtgevers is gedeeld.

Het zijn vrij technische tekeningen, daardoor kan het de indruk wekken dat het een gedetailleerd niveau heeft. De tekening is gedetailleerd, maar het doel van het maken van de tekening is geweest: past het, en hoe moeilijk is het. De tekeningen zijn opgezet om te kunnen toetsen hoeveel ruimte nodig is voor de verschillende voorzieningen. Er wordt uitgegaan van ‘principe-oplossingen’ met bepaalde uitgangspunten.

In een volgende fase gaat één van de alternatieven verder uitgewerkt worden. Er zal dan opnieuw naar het hele ontwerp gekeken worden qua inpassing en dergelijke. Willen we dit nog steeds zo of moet het toch anders, kan het nog verbeterd worden?

Paul Weststrate geeft aan dat nu kort ruimte is voor vragen, waarna Hessel de Jong ieder tracédeel apart zal langslopen om te laten zien wat daar speelt, waarna weer ruimte is voor vragen per tracédeel.

Vragen:

PROCES MIRT-VERKENNING

TRACEVARIANTEN

Alternatief	Variant	Modaliteit	Verbinding DH Centraal – Voorburg	Verbinding Rijswijk/Delft
1	1B	HOV-bus	Binckhorstlaan – Maanweg	Geestbrugweg (bus)
	1T	HOV-tram	Binckhorstlaan – Maanweg	Geestbrugweg (tram)
	1L	Lightrail	Binckhorstlaan – Maanweg	Geestbrugweg (tram)
2	2B	HOV-bus	Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg	Binckhorstlaan – Geestbrugweg (bus)
	2T	HOV-tram	Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg	Binckhorstlaan – Geestbrugweg (tram)
	2L	Lightrail	Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg	Binckhorstlaan – Geestbrugweg (tram)
3	3B	HOV-bus	Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg	Binckhorstlaan – Geestbrugweg (bus)
4	4T	HOV-tram	Binckhorstlaan – Pr. Mariannelaan – lus Voorburg	Geestbrugweg (tram)
5	5B	HOV-bus	Binckhorstlaan – Maanweg	Jupiterkade – Broekslootkade (bus)
	5T	HOV-tram	Binckhorstlaan – Maanweg	Jupiterkade – Broekslootkade (tram)



Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Als ik de gedeelde sheet bekijk (overzicht varianten, slide 2), dan wordt de Koningscorridor en de omlegging van lijn 1 gecombineerd. Nu zie ik alleen de Koningscorridor, klopt dat?

- *Paul Weststrate:* We hebben een aantal sessies met dit platform voor ogen, waarbij we nu dit deel bekijken, de volgende keer bekijken we andere tracés.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Het gaat nu toch om losse trajecten die eventueel gecombineerd kunnen worden?
- *Hessel de Jong:* Door samenspel van alternatieven en tracés ontstaat ingewikkelde samenhang van tracédelen. Soms zijn ze hetzelfde, soms lopen ze via andere tracés, en soms zijn ze dus toch verschillend. We hebben ervoor gekozen om jullie mee te nemen per tracé-deel, dus per straat kijken naar de inpassingseffecten van bus/tram/lightrail. In de beoordeling van de varianten (effectenstudies e.d.) worden de bevindingen van losse delen bij elkaar gezocht en voor die specifieke variant beoordeeld.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Je had het over een aantal documenten op een van de dia's. Kun je die handboeken delen?

- *Hessel de Jong:* Volgens mij zijn die openbaar beschikbaar, maar weet ik niet zeker.
- *Paul Weststrate:* De projectorganisatie zal dat verder uitzoeken en u informeren.

N.B. De uitgangspunten die gehanteerd zijn bij het maken van de schetsontwerpen zijn gebaseerd op meerdere documenten, waaronder het (link) [Handboek openbare ruimte Den Haag](#), het (link) [Handboek openbare ruimte Binckhorst](#), diverse richtlijnen van het CROW en ontwerpvoorschriften van de HTM. De twee Handboeken van de gemeente Den Haag zijn openbaar in te zien, maar de richtlijnen en ontwerpvoorschriften van respectievelijk het CROW en de HTM zijn uitsluitend tegen betaling verkrijgbaar.

Vertegenwoordiger ROVER: Ik dacht vooral, dit zijn schetsontwerpen, maar er worden wel berekeningen op gemaakt. Zowel op grove uitgangspunten als op detailniveau kan het voor geluidsbelasting verschil maken. Hoe gedetailleerd kunnen we dit soort dingen bespreken? Als je er bijvoorbeeld een heg naast zet is het al een enorm verschil qua geluid.

- *Hessel de Jong:* Schetsontwerpen hebben bepaalde principes, er is over nagedacht. Het inpassen van HOV-baan in Maanweg/Binckhorstlaan, komt op een bepaalde plek in het dwarsprofiel. Dat wordt in de basis als uitgangspunt meegenomen in geluidsberekeningen bij de effectenstudies. In de ontwerprapportage geven we aan waar de marge zit en wat de opties zijn. Zo worden die nuances ook bij het interpreteren van geluidscijfers dus wel meegenomen. In de volgende fase ga je steeds een stapje gedetailleerder.
- *Vertegenwoordiger ROVER:* Wordt huidige situatie ook meegenomen?
- *Hessel de Jong:* Ja
- *Vertegenwoordiger ROVER:* Ik vind het ook wel een principe-keuze om de lightrailvariant op +1 te zetten. Als je dat zo meeneemt kan je het al raden: die gaat afgeschoten worden. Waarom wordt -1 niet ingetekend en meegerekend?
- *Paul Weststrate:* Hou die vraag even vast voor als we daar zijn in de presentatie.



Vertegenwoordiger Broekslootkade- Cromvlietzijde: Check: de zwarte velden zijn haltes?

- *Hessel de Jong:* Dat zijn inderdaad zoeklocaties voor haltes. Dit lijken nu logische plekken qua afstand en locatie in het netwerk. Maar het is niet meteen onderscheidend voor varianten, als een variant wordt gekozen, wordt opnieuw gekeken naar de zoeklocaties en of dat de beste plekken zijn.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade- Cromvlietzijde:* De cijfers zijn gesprekspunten zo, waar zijn die punten op gebaseerd?
- *Hessel de Jong:* Ik heb een indeling gemaakt waar iets speelt dat toegelicht moet worden. Ik ga wel het hele tracé laten zien.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Over de +1-variant bij station Voorburg, daar heb ik moeite mee. In Voorburg weten we dat het op -1 aankomt, waarom zijn er dan ook tekeningen op andere niveaus? Er moet toch rekening mee gehouden worden?

- *Martin Blikman:* Wij hebben opdracht om in den brede te onderzoeken.
- *Paul Weststrate:* Omdat het niet bij voorbaat al onmogelijk is. Het doel is om transparant onderbouwd te krijgen waarom iets afvalt/niet de voorkeur wordt.
- *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg:* We weten al dat de Mariannelaan onwenselijk is en wordt toch aangeboden, ik snap het niet.
- *Paul Weststrate:* Het was een bestuurlijk besluit dat het onderzocht moet worden.

Vertegenwoordiger Overburgkade: -1 bij Voorburg ben ik het mee eens. -1 bij Maanweg ben ik ook voor: ik neem aan dat die ook wordt meegenomen

- *Paul Weststrate:* Dat gaan we zo zien.

Hessel de Jong vervolgt zijn presentatie met een behandeling van de achtereenvolgende tracé-delen

1. Den Haag Centraal

SCHETSONTWERPEN

1. DEN HAAG CENTRAAL

Alle varianten met HOV-bus

- Geen aanpassingen voor HOV
- Gebruik makend van bestaande wegen van en naar het busplatform
- Samenhang ontwikkelingen Schedeldoekshaven
- Nadeel omrijdroute
- Eerder uitstappen?

Bus:

Er zijn geen aanpassingen nodig, er wordt gebruik gemaakt van bestaande wegen. De lus is een nadeel, want het kost meer tijd. Wellicht kan in de Schedeldoekshaven nog een halte komen zodat men eerder uit kan stappen.

Tram en lightrail:

Ook hierbij kan gebruik gemaakt worden van de bestaande halte. Er zijn ook nog volop opties voor de toekomst.

SCHEETSONWERPEN

1. DEN HAAG CENTRAAL

Alle varianten met HOV-tram en lightrail

- Gebruik makend van bestaande halte in Rijnstraat
- Flexibiliteit voor eventuele doortrekking Koningscorridor



Vragen n.a.v. tracédeel Den Haag Centraal

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Is het hier op maaiveld?

- *Hessel de Jong:* Ja, het is de enige plek waar in de bestaande omgeving wordt geaccepteerd dat verkeer gemengd wordt. Dit zou het einde van het lightrail tracé zijn. In het kader van de Koningscorridor zijn er ideeën om de lightrail richting Scheveningen door te trekken. Wanneer dat ontwikkeld wordt, wordt ook gekeken naar het geheel vrij van verkeer passeren bij Den Haag Centraal.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Dus richting de Koningskade zou het volledig op +1 gaan lopen?

- *Hessel de Jong:* Daar kan ik nu nog niks over zeggen, wij zijn met deze verkenning bezig.

2. Lekstraat

Bij alle varianten wordt gebruik gemaakt van de bestaande tramsporen. Als wordt gekozen voor de bus, moeten de tramsporen omgebouwd worden, maar daar is geen extra ruimte voor nodig.

2. LEKSTRAAT

Alle varianten

- Gebruik makend van bestaande HOV-baan
- Voor varianten met HOV-bus ombouwen tot gecombineerde bus-/trambaan
- Voor varianten met HOV-tram en lightrail geen verdere aanpassingen nodig



Vragen n.a.v. tracédeel Lekstraat

Vertegenwoordiger Overburgkade: Klopt het dat de lightrail hier op de foto een weg passeert op maaiveld-niveau?

- *Hessel de Jong:* Op de foto is een kruising op maaiveld, van de Lekstraat naar de Merwedestraat. Dat is niet de route van HOV Binckhorst. Achter de zwart-witte paal rechts op de foto takt de lightrail aan op het bestaande spoor en gaat rechtdoor.

3. Sporendriehoek

3. SPORENDRIEHOEK

Alle varianten

- Komen veel ontwikkelingen samen
 - HOV-baan Lekstraat-Binckhorstlaan
 - Fietsroutes
 - Herziening Schenkcorridor
 - Derde spoor DH Centraal – DH HS
 - Stedenbouwkundige invulling
- Ligging HOV-baan vooral resultaat van integrale visie op deze ontwikkelingen



In dit gebied komen veel ontwikkelingen samen. Vanuit Gemeente Den Haag wordt studie gedaan hoe alle ontwikkelingen met elkaar samenhangen, en wat dat betekent voor het totale beeld en voorzieningen. Die informatie heeft geleid tot de keuzes voor de ligging van de HOV-baan.

SCHETSONTWERPEN

3. SPORENDRIEHOEK

Alle varianten

- Onderzoek gemeente Den Haag naar benodigde aanpassingen aan spoorviaducten
- Dat ontwerp uitgangspunt voor verkenning

Aandachtspunten

- 1 rijstrook per richting voor autoverkeer
- Slingerend verloop HOV-baan (lage snelheid)
- Optie om aandachtspunten aan te pakken (groen gestippeld)
 - 2 rijstroken per richting autoverkeer
 - Gestrekt tracé HOV

Maar.... Duurder en aantasting gebouw Bink36



In het schetsontwerp is de HOV-baan groen. Deze is op maaiveld en gaat onder de spoorviaducten door. Dit ontwerp was het uitgangspunt voor alle varianten. Dit ontwerp gaat uit van één rijstrook per richting voor het autoverkeer, waar dat er nu twee zijn. Het is nog te bezien of dat voldoende is. Daarnaast bevat het traject nu veel bochten, waardoor er alleen met lage snelheid gereden kan worden.

De groen gestippelde lijn geeft een eventuele andere optie aan, meer gestrekt, waardoor er minder bochten zijn en ruimte is voor twee rijstroken voor de auto's. Maar dit is duur, want er zijn aanpassingen aan het spoorviaduct nodig. Daarnaast moet een deel van het gebouw Bink36 dan gesloopt worden.

Vragen n.a.v. tracédeel Sporendriehoek

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Dit is complex. Hier is op dit detailniveau nog niks over te zeggen. Wordt uitgegaan van kruisend verkeer altijd op begane grond? Want de bebouwing is niet bereikbaar aan de achterkant.

- *Hessel de Jong:* Bij bus en tram wel. Voor lightrail wordt in bredere studie gekeken of je op andere manier de gebieden erachter kan ontsluiten, via een andere ingang.
- *Hessel de Jong:* Zodra je onder het hoofdspoor Amsterdam – Den Haag HS door bent, gaat de lightrailvariant zo snel mogelijk omhoog. Door het stuk van Binck36, ben je bij de eerste kruising met de Supernovaweg op +1.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Ik ben van origine stedenbouwkundige, ik ben zeer benieuwd hoe je dit voor elkaar zou krijgen.

Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF: Eén rijstrook voor auto is vrij matig, dat wil ik nog even benadrukken.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Wordt ook gedacht aan -1?

- *Hessel de Jong:* Het uitgangspunt is zoveel mogelijk op maaiveld. In de vorige fase hebben we gekeken naar overwegingen voor -1, maar dat is toen afgevallen vanuit inpassingsproblemen en hoge kosten.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Hoge kosten? In een van eerste plaatjes die jullie hebben laten zien, is de volgorde toch schetsontwerp, kostenraming en op basis daarvan een keuze maken? Waarom op voorhand al een keuze maken op basis van kostenraming?

- *Hessel de Jong:* Dat is in de voorgaande fase bekeken. In alle fases worden kosten altijd meegenomen, maar naarmate de fases gedetailleerder worden, worden ook de kostenramingen nauwkeuriger.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade:* Kunt u dat argument boven tafel halen, ik heb dat niet gezien?
- *Paul Weststrate:* We gaan kijken buiten de vergadering of hier iets over te vinden is.

N.B.: Zoals bij de bijeenkomst is aangegeven wordt in iedere fase de verwachte investering meegenomen in de afweging. In de fase voorafgaand aan de lopende verkenning zijn we van veel varianten teruggedaan naar 10 kansrijke alternatieven. Tijdens de Verkenningsfase worden die dieper onderzocht en kiest het bestuur een voorkeursalternatief dat wordt uitgewerkt om het juridisch – planologisch vast te leggen. In de fase voorafgaand aan de Verkenning zijn de varianten als “route op de kaart” onderzocht en is een kostenindicatie opgesteld op basis van dat hoge abstractieniveau. De reden dat de tunnelvariant is afgevallen is de hoge kosten ten opzichte van een geringe winst voor het Openbaar Vervoer.

4. Binckhorstlaan

Bij alle varianten is rekening gehouden met de inpassing van HOV in de stedenbouwkundige ontwikkeling van de Binckhorst.



Met HOV-bus en HOV-tram blijft het op maaiveld liggen, het kruispunt met de Supernovaweg wordt dus gelijkvloers gekruist. De verkeerslichtenregeling moet dan aangepast worden. Het openbaar vervoer zou dan prioriteit krijgen. Dat heeft wel effect op de verkeersafwikkeling voor het overige verkeer, met name uit de Supernovaweg.

De lightrail zou in de Binckhorstlaan op +1 komen te liggen. Vanaf de spooronderdoorgang naar de Supernovaweg komt er een hellingbaan, vanaf waar hij op +1 komt te liggen. De kruising wordt dan ongelijkvloers gekruist, dus heeft het geen impact op het autoverkeer. Het wordt wel een vrij steile helling, dus er zou dan met lage snelheid gereden moeten worden.

SCHETSONTWERPEN

4. BINCKHORSTLAAN

Alle varianten

- Inpassing HOV-baan in ruimtereservering
- Aanpassingen
 - HOV-baan op plek van huidige fietspad en trottoir
 - Nieuwe fietspad en trottoir naast HOV-baan
- HOV-baan past binnen de ruimtereservering
- Wel raakvlakken met bestaande panden
- Ontsluiting van percelen vanaf de Binckhorstlaan?

Lightrail

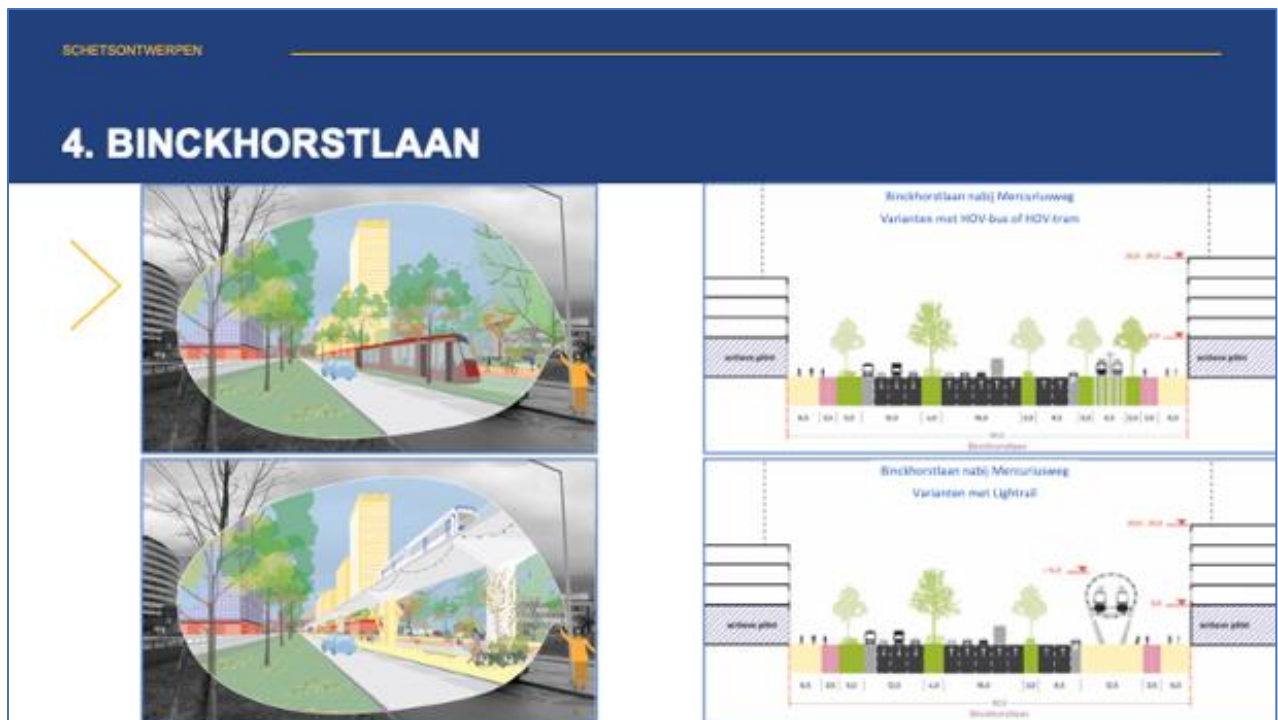
- Het kruisen van de tunnel Rotterdamse baan vraagt een extra funderingsconstructie



Het HOV komt in de ruimtereservering langs de Binckhorstlaan. Dat betekent een aantal aanpassingen in de huidige situatie, namelijk dat het HOV op de plek komt van het huidige fietspad en trottoir. Die worden iets opgeschoven om ruimte te maken.

Het past binnen de plannen, maar er zijn wat aandachtspunten. Een aantal panden staat binnen het gebied waar de aanpassingen moeten gebeuren. Daarnaast liggen de bus en tram op maaiveld. Een aantal percelen zal dan via de achterzijde aangesloten moeten worden ontsloten.

De grijze lijn is de ingang van de tunnel van de Rotterdamsebaan. De lightrail staat op palen, waardoor ondergronds een constructie nodig is om het gewicht te kunnen dragen. Bij de Rotterdamsebaan moet dan ondergronds een flinke technische constructie (een 'tafelconstructie') gemaakt worden om de tunnel te beschermen.



Op deze sheet is de impressie te zien van hoe de inpassing eruit zou kunnen zien, op maaiveld (met bus of tram) en op +1 (lightrail).

Vragen n.a.v. tracédeel Binckhorstlaan

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Observatie: ik zie op geen enkele voorbeeldschets een bus.

- *Hessel de Jong*: Die schetsen hebben we ook, met vergelijkbare beelden. Ik heb nu gekozen om overal standaard het plaatje met de tram te nemen, maar daar zit niet echt een reden achter.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: Als we straks naar de Maanweg toegaan, kan ik mij voorstellen dat er nog wel een groot verschil zit, ook qua schetsen, tussen bus en tram. Omdat dan eigenlijk de Maanweg visueel vergelijkbaar zou blijven met wat het nu is, maar dat we alleen een herinrichting krijgen.
- *Paul Weststrate*: Zou een bus op diezelfde trambaan komen? Dus een ander voertuig maar dezelfde ligging in het dwarsprofiel?
- *Hessel de Jong*: Het zou inderdaad dezelfde ligging hebben, maar wat wel verandert is de verharding en natuurlijk de bovenleiding.

5. Binckhorstbrug

Bij de Binckhorstbrug spelen een aantal dingen. De huidige brug is niet breed genoeg om alle vervoerswijzen een plek te bieden, dus: OV-baan, auto en (meer) ruimte voor fiets en voetgangers. Er is ook onderhoud aan de brug nodig, dat kan eventueel gecombineerd worden met eventuele aanpassingen. De brug heeft karakteristieke vormgeving, ook met het huisje dat er naast staat. Het is een wens om dat te behouden. Daarnaast is er een wens om langs alle kades van de Trekvluit en Binckhaven een looproute mogelijk te maken, in dit geval dus ook onder de brug door.

SCHEPONTWERPEN

5. BINCKHORSTBRUG

<p>Varianten met HOV-bus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behouden bestaande brug • Twee nieuwe bruggen voor langzaam verkeer • Gebruik parkeergarage Het Hanzegebouw • Mogelijk met HOV-tram mits de constructie dat aankan 	<p>Varianten met HOV-tram</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geheel nieuwe brug • Gebruik parkeergarage Het Hanzegebouw • Terugbrengen waardevolle elementen • Ook mogelijk met HOV-bus 	<p>Variant 1L (Lightrail)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behouden bestaande brug • Geheel nieuwe brug voor lightrail • Amoveren Het Hanzegebouw
		

Er zijn drie opties uitgewerkt. Bij de HOV-bus zijn we uitgegaan van behoud van de bestaande brug, maar die is niet breed genoeg voor alle vervoerswijzen. Daarom zou je twee lichte bruggen ernaast moeten bouwen voor specifiek het langzaam verkeer. Dat heeft ruimte nodig. Aan de rechterzijde moet je om een deel van de parkeergarage onder het Hanzegebouw heen, of de parkeergarage moet gesloopt worden.

Voor de HOV-tram moet eerst zeker zijn dat de brug het zwaardere verkeer aan kan. Het zou wellicht ook kunnen met de huidige brug, maar voor nu is uitgegaan van een geheel nieuwe brug. Hiermee kan je alle vervoerswijzen in een keer inpassen, waardoor het landgebruik ook efficiënter is. Er is een mogelijkheid om de waardevolle elementen van de brug terug te plaatsen.

Bij variant 1L wordt de bestaande Binckhorstbrug behouden. Er wordt voor de lightrail dan een geheel nieuwe brug gebouwd. Lightrail ligt op +1 niveau op de Binckhorstlaan, die wordt dan op hetzelfde niveau doorgetrokken. Dit neemt behoorlijk wat ruimte in. Het Hanzegebouw moet gesloopt worden.

Vragen n.a.v. tracédeel Binckhorstbrug

Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat: Ik heb een vraag over de twee extra bruggen die eventueel aangelegd zouden worden, waarom zijn het er twee en hoe zie ik dat uiteindelijk in het plaatje?

- *Hessel de Jong:* Je doelt op de HOV-bus. Hierbij is uitgegaan van de bestaande brug. De rijbaan voor auto en de busbaan zijn ingepast. In het blauw omkaderde stuk zie je de fietspaden en trottoirs op de brug. Deze hebben we nu aan beide zijden van de brug een plek gegeven, omdat het wenselijk is om aan beide zijden van de Binckhorstlaan een dergelijke verbinding te realiseren.
- *Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat:* Het gaat dus om drie beweegbare bruggen naast elkaar. Zorgt dat niet voor een probleem voor de scheepvaart? Ik vaar zelf veel, dus weet dat het een probleem kan zijn.

Vertegenwoordiger Hoekweg: Vraag over 1L, waarom deze keuze en niet al eerder afslaan?

- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* Kan je niet voor de tunnel al afslaan?
- *Hessel de Jong:* In het ontwerpproces hebben we al eerder gekeken naar het afsnijden van de bocht, ook omdat dan de tunnel Rotterdamse baan niet gekruist hoeft te worden. Dat levert twee andere problemen op: 1) je moet dan de stedenbouwkundige gebieden kruisen, waarmee je kansen voor bebouwing en stedenbouwkundige ontwikkeling daar weghaalt; 2) ook in die situatie zijn er behoorlijke bruggen nodig om Binckhaven te kruisen. Daarom hebben we het nu op deze manier gedaan.

Vertegenwoordiger ROVER: Voor beeldvorming zeker weten, klopt het dat de lightrailvariant een vaste brug is die niet open kan?

- *Hessel de Jong:* Ja, deze is hoog genoeg voor vrije doorvaart van schepen.

Vertegenwoordiger Broekslootkade- Cromvlietzijde: Is het ook mogelijk om de HOV-busvariant (voorzieningen voor langzaam verkeer) uit te bouwen op de huidige brug? Of moeten het losse werken worden?

- *Hessel de Jong:* Technisch zou het misschien kunnen. In deze tekening zijn we uitgegaan van vrij liggende bruggen. Als je de huidige brug breder wil maken en twee langzaam verkeerbruggen eraan hangt, betekent dat grote technische krachten die nodig zijn om dat geheel open en dicht te laten gaan. De vraag is of de huidige brug dat aankan. Daarnaast is aanpassen van bestaande brug niet mogelijk zonder het burgwachtershuisje te verwijderen.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade- Cromvlietzijde:* Er moeten dus twee bewegingswerken bijgebouwd worden met deze variant.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Is het ook een optie om de lightrail of tram ondergronds te krijgen, zodat je het probleem met de brug niet hebt? Je zit met Rotterdamsebaan, je zou hem daarlangs kunnen leggen?

- *Hessel de Jong:* Dat is heel moeilijk, juist omdat er al een tunnel ligt. De enige optie is de korte bocht variant ondertunnelen, maar dat betekent dat je het hele tracé van Voorburg tot sporendriehoek ondergronds moet maken. Die ondergrondse optie is in de vorige fase beoordeeld en daaruit niet naar voren gekomen als uit te werken optie.

- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: Maar het is niet technisch onmogelijk, en financieel zou je later bepalen, dus kosten en baten kunnen nog afgewogen worden. Ik pleit voor deze optie. De situatie is totaal veranderd t.o.v. 10-20 jaar geleden. We zitten appels en peren te vergelijken. Bekijk het gewoon, en als het afvalt, prima. Ik vraag me af of lightrail überhaupt te doen is. Ik vind dat we deze variant mee moeten nemen, ook vanaf Maanweg. Ik hoor alleen maar dat er groen af gaat.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Op de tekeningen is het onderste stukje afgeknipt. Gaan we dat de volgende keer nog een keer bespreken?

- *Hessel de Jong*: Volgende keer komt inderdaad de route naar Geestbrugweg aan de orde. Opties die er zijn worden dan uitgebreid toegelicht. Ik kan alvast benoemen wat opties zijn: varianten met bus en tram op maaiveld door zuidelijke deel van de Binckhorstlaan en bij variant 1L als hellingbaan in zuidelijke deel Binckhorstlaan.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: Lightrailoptie is niet als optie richting Delft benoemd, waarom dan wel meegenomen?
- *Hessel de Jong*: Het gaat dan om de verbinding DH Centraal en Voorburg via lightrail, de aftakking richting Rijswijk/Delft wordt dan een reguliere tram. De uitdaging in variant 1L is het aftakken in lightrail en tram. Ergens moet de aantakking gemaakt worden, waarbij het hoogteverschil overbrugd moet worden.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Voortbouwend, geldt het omgekeerde ook: is de HOV-tram ook door te trekken naar Zoetermeer? Als lightrail of als tram? Als we nu iets gaan bouwen wat we niet door kunnen trekken naar Zoetermeer, hoe gaan we daar dan toekomstbestendig en in de kostenraming mee om? Voor lightrail heb je een andere brug nodig dan voor een tram.

- *Hessel de Jong*: in de varianten die tot nu toe zijn uitgewerkt gaan we uit van een aanlanding bij station Voorburg. Als je op maaiveld gaat bouwen, kan je niet vanaf die halte door naar Zoetermeer. Je zal altijd boven- of ondergronds moeten om de Vliet te kunnen kruisen. Dat zit niet in de tramvarianten zoals nu worden uitgewerkt.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: Als je hem wel zou uitwerken op + of – 1, kan hij dan wel door?
- *Hessel de Jong*: Heel sec: qua trammaterieel is er niet veel verschil tussen tram en lightrail. Het grootste verschil is hoe je het inpast in de omgeving en met welke snelheid het kan rijden. Daar wordt vooral grote winst gehaald. Theoretisch gezien: we gaan nu varianten uitwerken, volgend jaar volgt een beslissing over voorkeursvariant. De constatering kan dan zijn: lightrail is te ingrijpend in de stad, maar is wel interessant om in de toekomst door te trekken, dus dan kunnen we wel anticiperen met een tram door Binckhorst die in de toekomst doorgetrokken kan worden. Het kan een overweging zijn die bij de voorkeurskeuze aan de orde kan komen.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Feitelijk zit die tram toch wel een beetje verstopt in de varianten. Bij Den Haag Centraal kom je op maaiveld aan en heeft Den Haag mogelijkheden om de Koningscorridor naar Scheveningen door te trekken. Ik kan me niet voorstellen dat Den Haag voor +1 gaat, dus daar krijg je een tram-achtig iets. Omdat je daar tram hebt, moet je dat doortrekken. Op een gegeven moment, zodra het rustig genoeg is kan je overgaan op lightrail. Meenemen als duidelijke optie in de varianten.

Vertegenwoordiger ROVER: Technisch gezien is het materieel hetzelfde. Kijk maar naar de RandstadRail vanaf Den Haag naar Zoetermeer. Eerst als lightrail, en dan uit de tramtunnel Den Haag wordt het een stadstram. Profiel is exact hetzelfde. Waar we het over hebben is baankwaliteit en of je hard genoeg kan doorrijden. Daar zit een essentieel onderdeel: harder doorrijden geeft een hogere vervoerskwaliteit. Dus het is een interessant onderwerp. In theorie zou je per trajectdeel kunnen kiezen van het een of het ander, maar dan heb je wel overgang.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Hoe zit het met het stompje richting Broekslootkade?

- *Paul Weststrate:* Dat komt de volgende keer aan de orde.
- *Hessel de Jong:* Voor het deel van Binckhorstbrug zelf maakt het niet veel uit, alleen voor de aftakking in de Binckhorstlaan.
- *Paul Weststrate:* Als dat opnieuw aan de orde is, gaan we dus kijken hoe het voor het zuidelijk deel van de Binckhorstlaan uitpakt.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wordt optie 1L dan ook op dezelfde manier uitgewerkt? Wordt de optie van lightrail naar tram ook meegenomen?

- *Hessel de Jong:* Dan moet ik even heel secuur kijken, in de vijf alternatieven zit dat niet.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Dan gaan we toch vervoerswaarde verliezen? Lightrail heeft hogere vervoerswaarden, dus als die wegvalt, krijg je geen eerlijke vergelijking.
- *Hessel de Jong:* In zoverre dat de aftakking wel een tram-vervoerwaarde heeft. In dat geval gaat het om 5T (tramoptie door Binckhorstlaan en Maanweg, maar met aftakking naar de Jupiterkade/Broekslootkade).
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Het gaat mij erom dat Den Haag niet onder stoelen of banken steekt dat ze lightrail willen. Er is gezegd, we maken een eerlijke afweging, maar zoals gezegd voelt die afweging als een bierviltje en over één nacht ijs. Waarom zouden we dan nu die lightrail niet onderzoeken?
- *Hessel de Jong:* Ook hier geldt: we trekken een aantal conclusies uit de effectenstudies in de PlanMER. Daar kan uitkomen dat een lightrail over de Maanweg de voorkeur heeft voor de verbinding Voorburg-Den Haag Centraal. En voor richting Rijswijk-Delft dat de Jupiter-/Broekslootkade mogelijk the way to go is. Dan zullen we daar verder naar kijken.
- *Paul Weststrate:* Qua voertuig maakt het dus niet uit, het gaat om de snelheid. Volgende keer zullen we daar verder over praten.
- *Vertegenwoordiger ROVER:* En richting Delft geldt natuurlijk: iedere minuut sneller is winst.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik betwijfel of de lightrail echt een hogere vervoerswaarde heeft omdat je harder kan rijden. Volgens mij geldt in de Binckhorst dat meer mensen willen opstappen, dus zul je meer haltes nodig hebben. Dat betekent niet per se dat je sneller kan rijden. Hoeveel seconden maakt het uit of je voor de tram of lightrail kiest?

6. Maanweg

SCHETSONTWERPEN

6. MAANWEG

Alle varianten

- Stedenbouwkundige ontwikkelingen langs Maanweg
- Huidige inrichting veel asfalt, parkeren en onveilig voor fietsers
- Waardevolle groene zone

Visie Maanweg





Er is een gebiedspaspoort opgesteld, wat aangeeft hoe de Maanweg er stedenbouwkundig uit zou kunnen zien. De huidige Maanweg kent veel asfalt. Fietsers hebben geen goede plek om veilig te kunnen fietsen, en er zijn veel parkeerplaatsen aan de kant van de gebouwen. Er is wel een stukje waardevolle groene zone.

SCHETSONTWERPEN

6. MAANWEG

Varianten met HOV-bus en met HOV-tram

- Inpassing dwarsprofiel inclusief HOV-baan is mogelijk
- Fundamentele keuze te maken: gebruik strook van groenzone of niet?
- Maanweg optimaal vraagt om strook groenzone
- Mogelijk om dwarsprofiel buiten groenzone te houden, maar...
 - Elementen in dwarsprofiel zijn erg minimaal
 - Bij kruispunten/halte evengoed strook van groenzone nodig




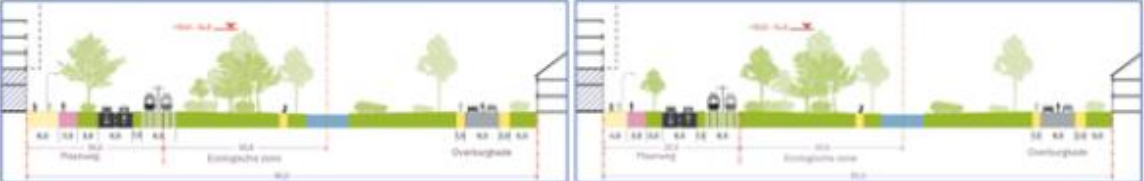
De bus en tram worden op maaiveld ingepast. De inpassing van het wenselijke dwarsprofiel inclusief HOV-baan is mogelijk, maar er moet een fundamentele keuze gemaakt worden: wil je een stukje van de groene zone afhalen om het functieprofiel op de rest van de Maanweg goed vorm te kunnen geven, of wil je de groene zone behouden en daar vanaf blijven, waardoor je smallere elementen in het dwarsprofiel krijgt (fietspad, trottoir, etc.)? Het stedenbouwkundige optimum betekent dat je een stukje van de groenzone afhaalt, maar dan krijg je wel een mooi totaalbeeld van gevel tot gevel. Bij de haltes en kruispunten is in alle gevallen wat ruimte nodig van de groene zone.

SCHEPONTWERPEN

6. MAANWEG

Varianten met HOV-bus en met HOV-tram

- Inpassing dwarsprofiel inclusief HOV-baan is mogelijk
- Fundamentele keuze te maken: gebruik strook van groenzone of niet?
- Maanweg optimaal vraagt om strook groenzone
- Mogelijk om dwarsprofiel buiten groenzone te houden, maar...
 - Elementen in dwarsprofiel zijn erg minimaal
 - Bij kruispunten/halte evengoed strook van groenzone nodig
- Bij HOV-tram groene afwerking van trambaan

41

Linksonder is het dwarsprofiel van de Maanweg ruimer opgezet, waarbij je wat meer in de groenzone komt te liggen. Het is nu ingetekend met een tram, maar dit geldt ook voor de bus. Dan zou er een asfaltverharding komen. Het voordeel van de tram is dat je het met een groene afwerking kan maken. De tramsporen worden dan in het gras ingepast. Het is dan meer een geheel met de groene zone.


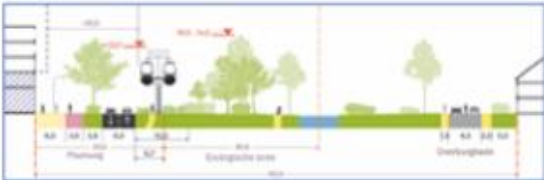
In het rechter plaatje zie je de optie om zoveel mogelijk van de groene zone af te blijven. Rechtsboven is een impressie van hoe dat er uit zou kunnen zien.

SCHEPONTWERPEN

6. MAANWEG

Variant 1L (Lightrail)

- Vergelijkbare inpassingsvraagstuk als bij HOV-bus en HOV-tram
- Lightrail vraagt altijd gebruik van strook groenzone
- Kansen...
 - Dubbel ruimtegebruik (groene aankleding onder lightrail)
 - Materiaalgebruik constructie lightrail

42

Voor lightrail geldt qua breedte in de inpassing hetzelfde als voor tram en bus. Ook hier moeten we nadenken hoeveel ruimte je ieder deel geeft. Hier komt sowieso een deel in de groenzone. De constructie voor lightrail op +1 niveau is namelijk iets breder dan tramsporen. Maar het biedt ook kansen: de ruimte onder de lightrail kan groen blijven en dubbel gebruikt worden, bijvoorbeeld voor recreatie. Ook kan je nadenken over het materiaalgebruik, zodat het een meer groene uitstraling krijgt en meer geïntegreerd wordt in de groene zone.

Vragen n.a.v. tracédeel Maanweg

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik ging uit van het versterken van de groene zone bij de Maanweg. Al deze varianten verzwakken de groene zone, omdat aan groene kant ruimte wordt gezocht. Waarom kunnen de huizen die nog gebouwd moeten worden niet een stukje naar achter opschuiven? We moeten de groenzone versterken i.p.v. verzwakken! Daarnaast heb ik nog geen technisch argument gehoord waarom we op de Maanweg niet ondergronds zouden gaan.

- *Hessel de Jong:* Voor tram gaan we sowieso in beginsel uit van ligging op maaiveld. Voor lightrailopties is dit in de voorgaande fase besloten.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade:* Ik wil de redenatie echt zien, dat heb ik nooit bekeken.
- *Hessel de Jong:* Ondergrondse inpassing is niet mogelijk. Boogstralen haal je niet, er is een ruimere tunnel nodig. Ook hier speelt het probleem dat de tunnel Rotterdamse baan er al ligt. Voor tram heb je dezelfde tunnel nodig als voor lightrail.

Vertegenwoordiger ROVER: Bij het gebruik van de groenzone, hebben we het over 10 cm of 10 meter?

- *Hessel de Jong:* Bij de opties die zijn uitgewerkt gaat dat in de linker variant (dia 41) over 2,5 meter die je afneemt van groenstrook. Bij rechts kom je niet in groenzone, met uitzondering van de kruispunten en haltes. Bij lightrail gaat de constructie op

hoogte een meter of 4 de groenzone in, waarbij je om de zoveel meter een pilaar krijgt. Om de pilaren heen kan je de groenzone behouden.

- *Vertegenwoordiger ROVER*: En bij de halte zal dus het om zo'n 1,5 meter gaan, en heb je een halte van zo'n 70 meter.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg*: Waarom wordt die halte niet op het Maanplein neergezet, in plaats van bij de Melkwegstraat? Bij Maanplein staan de gevels op een grotere afstand.
- *Hessel de Jong*: Dat is een overweging voor de volgende fase. Nu is gekozen voor de locatie nabij de Melkwegstraat, omdat reizigers dan meteen het gebied in kunnen.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg*: Exact op die plek begint ook de gevel die op de Maanweg staat.

Vertegenwoordiger ROVER: Lightrail komt op +1 of -1 om kruisingen te voorkomen. Maar de Maanweg is bijna 800 meter lang en heeft geen kruisingen aan groen-kant. Waarom dan op +1?

- *Hessel de Jong*: Als je op de Maanweg op maaiveld zou willen rijden, dan zou dan twee hellingbanen opleveren, aan begin en eind. De -1 optie is benoemd, daarvoor is te overwegen om een hellingbaan al eerder in de Maanweg te leggen. Maar als je bij het station op +1 wilt aanlanden, heb je bijna niet genoeg lengte om twee hellingbanen (naar beneden en weer omhoog) te leggen, dan kan je net zo goed op +1 blijven.
- *Vertegenwoordiger ROVER*: Mijn laatste punt is dat de huidige kruising Regulusweg/ Maanweg al zwaar overbelast is in de spits, dus als je die op een manier gelijkvloers kruist, is dat verkeerskundig volgens mij onhaalbaar. Tenzij je de Westenbrugstraat gaat 'afhakken', maar dan vraag ik me af of dat verkeerskundig vanuit de buurt nog haalbaar is.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Bij de Maanweg naar -1 gaan zorgt ervoor dat de Westenburgstraat openblijft en je op tijd er onderdoor kan. Een +1 variant bij Voorburg is niet haalbaar, want in 2040 moet je dan over het Hofwijckterrein en dat is onwenselijk.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Ik hoor 2,5 en 4 meter in de groenzone, maar daar staan grote bomen. Die moeten dan weg. We willen de groenzone versterken. Dat mooie randje zorgt voor groen, dat niet weghalen! Dat zou een ramp zijn.

- *Paul Weststrate*: Was er niet ook een variant waar maar 20 cm gebruikt wordt?
- *Hessel de Jong*: Ja dat is een optie als je op maaiveldniveau blijft, alleen bij kruispunten en haltes gebruik je dan wel wat meer.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: Kijk naar andere kant om ruimte te creëren. En dan niet de fietspaden smaller, maar huizen een stukje opschuiven.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: Ik zie een groenstrook naast het fietspad, als je die weghaalt en de weg er tegenaan legt, houd je aan de andere kant meer ruimte over.

7. Station Voorburg

De bus-variant landt aan bij het bestaande busstation, onder het NS station. Daar moet de HOV-bus naartoe rijden en weer vertrekken. Tussen de Maanweg en het busstation moet een busbaan ingepast worden. Het is nu ingepast over de Huygenstraverse. In de foto rechtsboven zou de HOV-weg in de overgang van de verharding naar het water kunnen komen. Het is op die manier mogelijk om de scouting en Opa's Veldje te vermijden. Maar het levert wel een aantal aandachtspunten op. Allereerst een afweging tussen al het groen aan de kant van het talud, daar moet wat van verwijderd worden. Ook moet nagedacht worden over de afstand tot de scouting. Leg je het over de verharding, of moet het meer naar achter. En er moet een oplossing komen voor wateropslag, ook in het kader van klimaatadaptatie. Er zijn doelen voor waterberging in stedelijke gebieden. Je kunt zoeken naar alternatieve locaties, of een ondergrondse oplossing kiezen.



Een optie zou zijn om het laatste stukje busbaan niet aan te leggen, maar de bus via bestaande wegen te laten rijden. Dat kan heen en weer, of in een rondje. Dat is weer nadelig voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op dit deel, omdat de bussen met het overige verkeer mee moeten rijden. De vormgeving van het kruispunt is daar op dit moment nog niet goed op berekend.

SCHETSONTWERPEN

7. AANLANDING STATION VOORBURG

Varianten met HOV-tram

- Aanlanding bestaande tramhalte stationsplein
- Inpassing tussen Maanweg en station
 - Behoud scouting en Opa's Veldje
- Afweging exacte inpassing volgende fase
 - Behoud groen
 - Afstand tot scouting
 - Waterberging

45

De inpassing van de tram is rond de scouting en Opa's Veldje en het hoofdspoor behoorlijk vergelijkbaar met de HOV-bus opties. Het grote verschil is dat de aanlanding op een andere plek is. De tramhalte op het stationsplein is waar de trams dan stoppen en weer terugrijden. Daar zijn aanpassingen nodig om een goede halte voor de trams te maken. Op de afbeelding is een impressie van de hoek bij het station te zien.

SCHETSONTWERPEN

7. AANLANDING STATION VOORBURG

Lightrail met halte op +1-niveau

- Halte bovengronds (+1-niveau) naast station
- Ligging parallel aan hoofdspoor
- Inpassing lightrail met constructie op palen direct naast spoortalud
 - Behoud scouting en Opa's Veldje
 - Minder impact waterberging
 - Groen

46

Voor de Lightrail zijn twee opties uitgewerkt, op -1 en op +1 niveau. De ligging van de sporen is zoveel mogelijk tegen het hoofdspoor aangeplakt. De pilaren en constructie zitten tegen de voet van het huidige talud aan. De hele Huygenstraverse kan zo onaantast blijven. Het

heeft ook minder impact op de watergang. Een aandachtspunt is dat je door de groenstrook gaat langs het talud.



Bij de variant op -1 niveau begint de tunnel ter hoogte van Opa's Veldje, waarbij de tram onder de Prinses Mariannelaan doorgaat, en ook de halte ondergronds wordt aangelegd. Dit betekent dat in de Maanweg een hellingbaan moet worden ingepast om het hoogteverschil te overbruggen. Het gaat dan van +1 naar maaiveld. Ter hoogte van de Westenburgstraat zou het op maaiveld zijn aangekomen. In de bocht wordt dan de helling van maaiveld naar -1 niveau ingezet. Dit heeft ook consequenties: het is mogelijk om de scouting en Opa's Veldje te behouden, maar voor het bouwen van de tunnel heb je meer ruimte nodig dan in de uiteindelijke situatie beschikbaar is. Er is dus om de baan heen meer ruimte nodig om de tunnel te bouwen. En je wilt eigenlijk liever niet op maaiveld de Westenburgstraat kruisen, waardoor dat een doodlopende straat zou worden.

Vragen n.a.v. tracédeel station Voorburg

Vertegenwoordiger Scouting : ProRail schijnt het voorkeursrecht te hebben op het tracé langs het spoor. De +1 variant is ingetekend tegen het talud aan. Hoe verhoudt dat zich tot elkaar?

- *Hessel de Jong*: 1) De lightrail ligt tegen het talud aan, maar ontnemt niet meteen mogelijkheid of eigendommen van ProRail. 2) als de lightrail er komt en eventueel door wordt getrokken, zou er vanuit ProRail gezien ook minder behoefte zijn om op hoofdspoor uit te breiden. We hebben ook contact gehad met ProRail.

Vertegenwoordiger ROVER: Het punt met +1 is, dat het een van de voorwaarden is om eventuele doortrekking mogelijk te maken. Technisch kan je zeggen 'het is mogelijk', maar als je een beetje nadenkt is het bestuurlijk en op andere niveaus niet mogelijk om op +1 over Hofwijck heen te gaan. Je maakt het daarmee onmogelijk en voldoet dus niet aan je eigen voorwaarden. Als je serieus doortrekking in overweging neemt is, -1 de enige optie.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Je kan ook vanaf de Maanweg voor een eventuele doortrek-optie overgaan op lightrail. Niet nu al op lange termijn lightrail afsluiten. Laat hem in Maanweg al zakken, dan heb je ook alle kruisingen niet. Wordt hier ook naar gekeken? Als je kijkt naar de blauwe en groene streep, dan komen ze alleen op 0 aan. Kan hier groen ook blauw worden?

- *Hessel de Jong:* Op dit moment doen we de verkenning in schetsontwerpen. Er zijn 10 varianten vastgesteld, hiervan worden de ontwerpen uitgewerkt. In deze 10 varianten is expliciet onderscheid gemaakt tussen lightrail en tram. Aan het eind van de beoordeling van deze 10 varianten moeten we nadenken over de voorkeursvariant. Dan kan het zo zijn dat toekomstige doortrekking in overweging moet worden genomen, maar dat het niet haalbaar blijkt binnen eventuele lightrail op de Binckhorst, dus dat een combinatie gewenst is. Die overweging komt pas als de effectenstudies aan de orde zijn geweest.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: We zijn nu met het middenstukje van de Koningscorridor bezig. Het is maar één puzzelstukje, maar we weten aan de voor- en achterkant niet wat er gaat gebeuren. Mijn advies: kies nu voor een busverbinding, en pak de Koningscorridor in 1 keer op. Maak een wel overwogen trajectkeuze.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): In hoeverre wordt de ambitie voor de Koningscorridor meegenomen in de huidige frequenties? Het is een illusie dat we hier maar 12 keer een trammetje of lightrail voorbij laten gaan. Zodra het gerealiseerd is, gaat het exploderen. Hoe wordt dit meegenomen, anders worden we voor de gek gehouden met cijfers?

- *Hessel de Jong:* Vraag is: wordt rekening gehouden met de juiste frequenties? Of de frequentie wordt opgeschroefd als het eenmaal gerealiseerd is, daar kan ik nu geen antwoord op geven. Ik zit niet in de vervoerswaarde-studies, maar ik kan het wel aan hen doorgeven.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* Frequentie is niet relevant voor de ontwerpen?
- *Hessel de Jong:* Nee.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: Als bewoners van de huidige Binckhorst, maken we ons zorgen over de capaciteit van het OV nu en voor de komende 5 jaar, wat zijn de plannen daarvoor? De aanloopfase is ook belangrijk.

- *Vertegenwoordiger ROVER:* Ik ben bestuurslid van ROVER dus weet hier wel iets van. Er is een visie om bus 28 uit te breiden, naast buslijn 26 die ook rijdt. Totdat dit gerealiseerd wordt, zullen de huidige buslijnen in stand blijven. Deze worden naarmate de vraag stijgt in frequentie verhoogd. Of er qua route een andere straat genomen wordt, wordt nog bekeken.
- *Jeannet Koomans:* wij zullen dit verder uitzoeken.

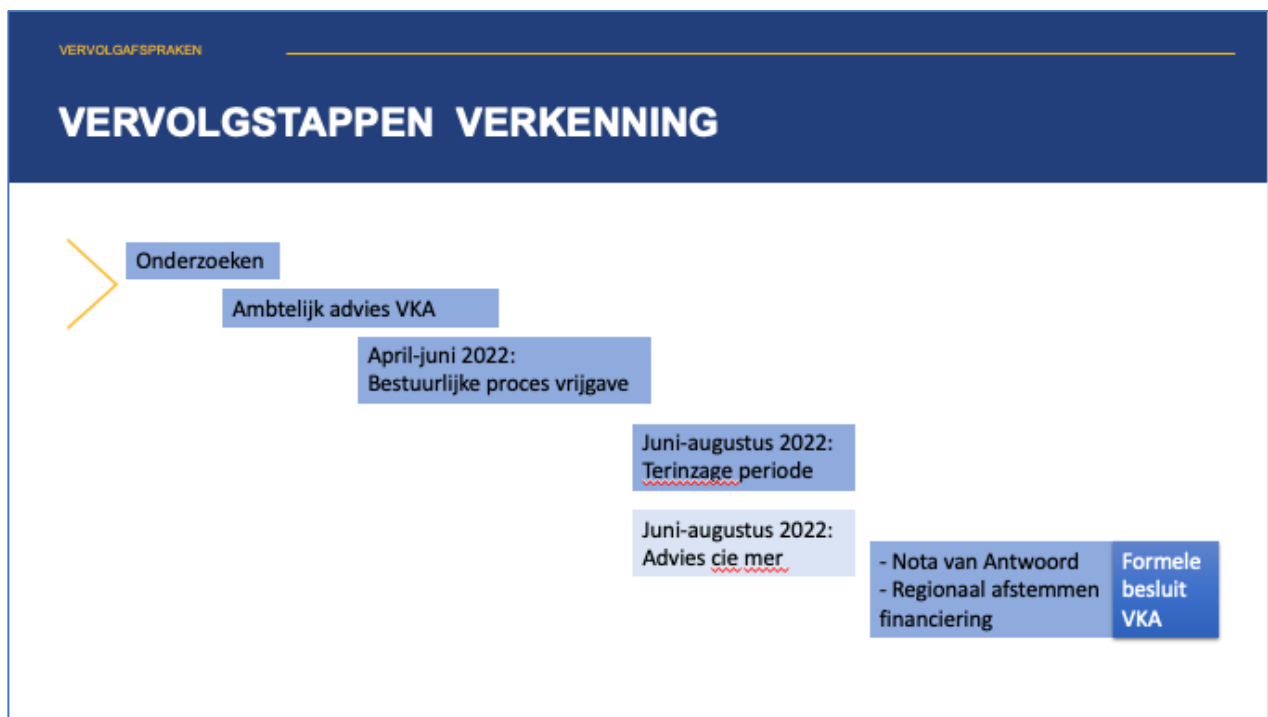
N.B. Zoals toegezegd is de HTM geraadpleegd naar aanleiding van de inbreng namens ROVER. De HTM bevestigt dat zij het voor de hand liggend vindt om in de komende jaren de vervoersvraag in de Binckhorst in de gaten te houden en de capaciteit daarop af te stemmen”.

5. Vervolgafspraken

Jeannet Koomans schetst welke processtappen in volgorde zullen worden genomen:

- Schetsontwerpen/verkeerskundige onderzoeken, maatschappelijke kosten/baten-analyse (MKBA), Business Case
- Plan-MER (milieu-effecten) en Masterplan Mobiliteit CID-Binckhorst
- Ambtelijk advies voorkeursvariant
- Omgevingsverslag
- Besluit ter inzagelegging Plan-MER en Masterplan
- Inspraaktermijn
- Nota van Antwoord
- Besluit voorkeurs alternatief

Schematisch ziet dat er zo uit:



Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): Ik ben benieuwd wat impact gaat zijn van de gemeenteraadsverkiezingen in Rijswijk: niks beslissen en niks zeggen, maar ze zijn wel bestuurlijk betrokken.

- *Jeannet Koomans*: Dit is een wens-schema, maar de tijd zal leren hoe het loopt. Als we nu al rekening gaan houden met dat er wellicht geen besluit wordt genomen rondom de verkiezingen, komen we nooit ergens.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: Toch strijkt dit tegen de haren in, het voelt als gebruik maken van een vacuüm en machtswisseling. Er gaat informatie verloren. Er wordt straks besloten dat wij gehoord zijn en dan kan iedereen weer door. Ik snap wat u zegt, maar vind het lastig te rijmen met betrokkenheid, participatie, etc. We

willen in gesprek, maar er moet ook peper in het proces. Dat vind ik strijdig. Daarom wil ik ook graag een tweede opmerking maken: ik voel mij als inwoner van Rijswijk gepasseerd en terzijde geschoven, omdat 'lightrail' genoemd wordt maar een tram wordt bedoeld. We zijn geen onderdeel van de MER. Er zijn al veel keuzes gemaakt, en er wordt veel eenzijdig terzijde geschoven omdat het het belang van Den Haag dient. De belangenlijst is door Den Haag opgesteld, waardoor de belangen van Rijswijk niet naar voren komen. Ik vraag mij zeer sterk af wat onze input nog gaat zijn. De hete aardappel wordt naar het einde van verhaal: 'het is al besloten, u heeft leuk meegedacht, maar dank u wel'. Ik ben niet te kwader trouw, maar dit voelt wel hoe het proces constant loopt.

- *Paul Weststrate*: U bent bang dat bestuurders niet besluiten vanwege verkiezingen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: Ik ervaar daar emotie bij en ben benieuwd wat er gaat gebeuren, volgens mij is het een feitelijkheid dat we rond die periode uitkomen.
- *Paul Weststrate*: Ik blijf een beroep op u allen doen om in deze setting, deze groep, uw kans en moment te benutten om naar voren te brengen wat u belangrijk vindt. Dan hebben wij er met elkaar alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat die inbreng op de bestuurlijke tafel terecht komt voordat men besluiten neemt. U heeft daarna ook nog de mogelijkheid om er op een aantal momenten formeel op te reageren.

Jeannet Koomans vervolgt met voorgenomen overlegmomenten met het Platform:

- Platformbijeenkomst 6 op dinsdag 7 december, over de tracés 1) Binckhorstlaan – Zonweg – Supernovaweg, 2) Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg en 3) Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – IJus Voorburg
- Platformbijeenkomst 7 op 12 januari 2022 over de tracés zuidelijke Binckhorstlaan - Geestbrugweg en via de Broekslootkade
- Als we dan met elkaar alle tracés hebben behandeld, een Inloopsessie eind januari 2022.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Ik vind het zonde om varianten te bespreken die we toch niet gaan doen. We hebben in vorige platformen gezegd dat we dat niet over de Mariannelaan willen.

- *Paul Weststrate*: De ambtenaren hebben de opdracht gekregen om het te onderzoeken. Dat gaan ze dus doen. Bij deze variant wel meepraten betekent invloed uitoefenen om aan te geven dat en waarom u dit traject niet wilt. Zaken moeten onderzocht worden, u heeft gelegenheid te reageren. Uw reactie kan dan weer effect hebben op bestuurlijke besluiten.
- *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg*: Ik wil graag dat ons advies naar ambtenaren wordt meegegeven, maar naar mijn idee worden signalen niet meegegeven in de tekening. We hebben deze gegeven, en we worden in meerdere schetsen niet gehoord.
- *Paul Weststrate*: Als u bedoelt dat u de Mariannelaan geen geschikt alternatief vindt, dan wordt dit nog steeds meegenomen omdat bestuurders die opdracht niet hebben ingetrokken richting de ambtenaren. Het blijft dus hun opdracht om ook dit te onderzoeken. Als we het niet met elkaar onderzoeken, krijgen we later de bal terug dat we geen goed proces hebben doorlopen.

Vertegenwoordiger Overburgkade: We krijgen een apart verslag van deze sessie? Die andere sessies worden niet in 1 verslag meegenomen?

- *Paul Weststrate:* U krijgt van iedere sessie een apart verslag
- *Vertegenwoordiger Overburgkade:* De normale cyclus is: sessie, inloopsessie, en dan gemeente informeren. Ik wil dit graag blijven hanteren. Drie keer een inloopsessie en gekoppeld aan een informatiesessie voor de gemeenteraad. Dit is zo specifiek Voorburg-West, dat daar best wel de tijd genomen moet worden om dit weer te vertellen. Dus alstublieft: u organiseert 3 platformsessies dus organiseer dan ook 3 inloopsessies. Met één komt u echt niet uit.
- *Jeannet Koomans:* Daar wordt al over nagedacht.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: Wij van Binckhorst hebben een bepaalde visie op de verschillende trajecten. Iedere afgevaardigde heeft een eigen mening. Waar wordt dat gezamenlijk opgeschreven, zodat de bestuurlijke laag ziet welke groep wat vindt?

- *Jeannet Koomans:* Deels in het verslag van dit platform. Daar zie je wie welke vraag heeft gesteld. Verschillende vragen en opmerkingen van verschillende groepen komen terecht in het verslag. Dat wordt verwerkt in het zogeheten omgevingsverslag. Hoe we dat precies gaan doen, zijn we nog aan het uitzoeken.
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland:* Het heeft dus zin om op papier te zetten met onze achterban wat wij vinden van bepaalde varianten?
- *Paul Weststrate:* Hoe meer schriftelijk wordt geproduceerd, hoe minder die inbreng echt goed gelezen wordt en uiteindelijk doorkomt bij bestuurders, is mijn ervaring. Ik wil graag vooral proberen als groep in deze discussie alle belangen en argumenten op tafel te krijgen. We kijken dan steeds of we elkaar begrijpen en naar elkaar toe kunnen bewegen. De minst slechte maar wel gedragen oplossing is dan veel krachtiger dan een rapport met bijlagen met verslagen en 100 e-mails.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg: Ik schrik hiervan, wij hebben eerder ook naar de organisatie op papier gezet wat we vinden vanuit Geestbrugweg, en Voorburg heeft dat ook gedaan, dat moet toch kunnen.

Paul Weststrate: mijn excuses, zo heb ik het niet bedoeld, het staat uiteraard iedereen vrij om ook zaken op papier te zetten, maar mijn goedbedoelde advies is: focus vooral op de argumentenwisseling hier.

Jeannet Koomans: We zijn aan het nadenken over het verdelen van de workload en informatie voor de inloopsessie. Want het is echt heel veel informatie.

Paul Weststrate: aangezien er verder geen vragen zijn, zijn we aan het einde gekomen van deze sessie. Hartelijk dank voor uw aanwezigheid en inbreng vanavond.

Bijlage 1:**Reactie van projectorganisatie MIRT-Verkenning op uitblijven van het toegezegde rapport als onderbouwing van de tracéafweging.**

Deze reactie is ook per mail toegestuurd aan de Platformleden op 24 november 2021

Beste Platform-leden,

In de laatste Platformbijeenkomst zijn vragen gesteld aangaande het rapport over de tracéafweging dat nog na geleverd zou worden. Doordat enkele nieuwe mensen van de projectorganisatie aan tafel zaten, kon daar geen duidelijk antwoord op gegeven worden, waarvoor onze excuses. Zoals in de Platformbijeenkomst van 14 juli toegezegd is, komt er nog een rapport waarin de uitkomsten van de tracéafweging uitgeschreven staan. Dit in aanvulling op de resultaten in presentatievorm die jullie op 12 juli al toegezonden hebben gekregen, namelijk het 65 pagina tellend document. In dezelfde Platformbijeenkomst is door de heer Van Dijk toegelicht dat er eerst een rapportage in presentatievorm gemaakt is vanwege het korte tijdsbestek waarin de tracéafweging gedaan moest worden. Hoewel de afweging zorgvuldig gedaan is, was er te weinig tijd om een volledig uitgeschreven rapport van voldoende kwaliteit tot stand te brengen voor het Bestuurlijk Overleg van 12 juli.

Zoals gezegd komt dit rapport er wel. We hebben er echter voor gekozen om de (beperkt beschikbare) capaciteit van het ingenieursbureau eerst in te zetten om de ontwerpen uit te werken en de onderzoeken op te starten. Het rapport zal daardoor pas begin 2022 gereed zijn. Hoewel we begrijpen dat er van jullie kant vele vragen en opmerkingen gemaakt zijn op de tracéafweging, is dit volgens ons de juiste keuze. De tracéafweging (zeef 1) gaat namelijk over de afweging welke tracés (van alle mogelijke tracés) kansrijk zijn om een haalbare oplossing te bieden voor het bereikbaarheidsvraagstuk van een ontwikkelde Binckhorst. Zeef 1 besluit gaat feitelijk om te bepalen welke tracé inhoudelijk meer uitgebreid onderzocht worden. Enerzijds om te voorkomen dat onnodig veel maatschappelijk geld gestoken wordt in onderzoeken waarvan op voorhand al vastgesteld kan worden dat ze niets gaan toevoegen aan de conclusies van de onderzoeken, maar anderzijds wel voldoende alternatieven om te voorkomen dat in latere procedures de conclusie wordt getrokken dat het onderzoek onvolledig is geweest. De systematiek van dit proces schrijft voor dat we tracés die kansrijk zijn, niet zomaar naast ons neer kunnen leggen. Als vanuit de omgeving goed onderbouwd wordt dat een niet kansrijk geacht tracé nadrukkelijk wel als kansrijk bestempeld had moeten worden, hadden we deze meegenomen. De reacties betroffen vooral het NIET verder meenemen van tracés. Vanuit zorgvuldigheid is het in deze fase beter om teveel dan te weinig tracés mee te nemen.

Daarbij is het belangrijk te beseffen dat de tracéafweging gaat over een kwalitatieve beschouwing van de tracés op technische maakbaarheid, financiële haalbaarheid en doelbereik. In de onderzoeken die nu lopen ten behoeve van zeef 2 (keuze voorkeursvariant) worden de als kansrijk geduide tracés inhoudelijk onderzocht op diverse aspecten. Daarbij worden ook de aspecten die beschouwd zijn tijdens zeef 1 in meer detail onderzocht en daarmee feitelijk getoetst. Daarnaast worden ook zaken als milieueffecten onderzocht. Zoals in de antwoordbrief op jullie reactie op de tracéafweging is aangegeven, nemen we de door jullie gemaakte opmerkingen op de tracéafweging in deze fase ook

expliciet mee. Dit betekent feitelijk dat, indien we op de door jullie aangedragen punten inderdaad een verkeerde beoordeling zouden hebben gemaakt, we dit terug zouden moeten zien in de inhoudelijke onderzoeken die we nu aan het doen zijn. En dat daarmee het betreffende tracé minder goed zal scoren. Zoals in onze antwoordbrief al aangegeven zijn we voornemens om aan de hand van de uitkomsten van de inhoudelijke onderzoeken antwoorden te geven op de door jullie gestelde vragen. We zullen met Paul Weststrate als voorzitter van het Platform bespreken of het mogelijk is om – als de antwoorden er zijn – deze beantwoording in een aparte bijeenkomst van het Platform met jullie door te nemen en te bespreken.

We danken jullie nogmaals voor de inspanningen die jullie gepleegd hebben om kritisch door de tracéafweging te gaan en hopen dat met bovenstaande meer duidelijkheid ontstaan is over het rapport tracéafweging en de doelstelling van het zeef 1 proces.

Met vriendelijke groet,

Jeannet Koomans
Omgevingsmanager MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag zesde bijeenkomst

Datum: dinsdag 7 december 2021
Tijd: van 19.30 tot 22.30 uur
Locatie: online, via Microsoft Teams

Aanwezige sprekers:

- Paul Weststrate - voorzitter - Awareness
- Hessel de Jong – Technisch ontwerpleider – Arcadis
- Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM
- Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten - Arcadis

Gemeenten:

- Fred Koot - Den Haag
- Don de Greef – Leidschendam-Voorburg
- Ronald Bon - Rijswijk
-

MRDH:

- Hugo de Haes - Projectleider Openbaar Vervoer – MRDH

Proces- en Omgevingsmanagement:

- Bert Swart – Procesmanager – APPM
- Casper Prudhomme van Reine - APPM
- Floortje Hofland – APPM
- Arend van Dijk – Procesmanager – APPM

Overig:

- Thijs Heezen – notulist - Awareness

Aanwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Binckade/-plaats/-eiland
- Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)
- Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)
- Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg
- Vertegenwoordiger Overburgkade
- Vertegenwoordiger Maanplein
- Vertegenwoordiger Rivierenbuurt
- Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat
- Vertegenwoordiger ROVER

- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2) (*vervanger*)
- Vertegenwoordiger Scouting
- Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)
- Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde

Afwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger Binckhorstlaan
- Vertegenwoordiger Ondernemersvereniging Oud-Voorburg
- Vertegenwoordiger Haagweg Rijswijk
- Vertegenwoordiger Hoekweg
- Vertegenwoordiger Fietsersbond

1. Opening en welkom door Paul Weststrate, voorzitter

De voorzitter Paul Weststrate heet allen welkom namens de 7 betrokken overheden, APPM en Arcadis. Hij licht het programma toe. Vanwege dat de groep (gedeeltelijk) hetzelfde is als de vorige keer wordt een gedeelte van de inleidende sheets overgeslagen.

Vragen:

Vertegenwoordiger Overburgkade: kan de foto op de programma-sheet niet vervangen worden? Aangezien het daarmee lijkt alsof het uiteindelijke doel van dit traject een lightrail is.

- *Paul Weststrate:* Dat is daar zeker niet mee bedoeld, maar gezien de gevoeligheid stel ik voor dat de projectorganisatie bekijkt of ze de afbeelding kan vervangen.

Vertegenwoordiger Overburgkade: al eerder is gevraagd dat de leden van het platform een aantal dagen voor een bijeenkomst de presentatie en informatie al toegestuurd kunnen krijgen. Als dat niet lukt, zouden wij graag hebben dat de bijeenkomst verschoven wordt.

- *Paul Weststrate:* de intentie van de projectorganisatie was en is om het een paar dagen van tevoren te versturen, maar dat bleek door tijdsdruk tot nu niet mogelijk. Het is deze keer wel gelukt en dat blijft de inzet van de projectorganisatie

Vertegenwoordiger Overburgkade: de -1 variant moet de ruimte krijgen binnen dit platform, misschien is daar een aparte vergadering voor nodig. Ik wil eerst een reactie op een eerder door mij verstuurd mail daarover, vanavond is te kort dag om dit te behandelen.

- *Paul Weststrate:* hier komt later vanuit de projectorganisatie een reactie op.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: in het verlengde van de vraag van Vertegenwoordiger Overburgkade; stel we willen juist wel een lightrail, komt er dan wel een lightrail op de foto?

- *Paul Weststrate:* bij bezwaar tegen een foto, kan daar de keuze gemaakt worden voor iets meer neutraals. Ongeacht de foto, het heeft allemaal niets te maken met de uiteindelijke besluiten omtrent het project.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): het is mij nog niet gelukt de notulen van de vorige bijeenkomst te lezen dus ik verzoek deze nog niet vast te stellen. Daarnaast wil ik nog even aangeven dat de druk op de vaart van het proces niet van de platformdeelnemers komt.

- *Paul Weststrate:* de notulen worden nog niet vastgesteld. Ik wil u wel vragen uiterlijk vrijdag mogelijke feedback op het verslag aan de projectorganisatie door te geven. Daarnaast snap ik dat, iedereen probeert zo goed mogelijk met de processnelheid om te gaan in verband met de bestuurlijke deadlines etc.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): ik vond de zuinigheid bij de afgelopen notulen trouwens wel matig. Een paar documenten moesten bij de notulen erbij gekocht worden, terwijl het gehele project miljoenen kost.

- *Paul Weststrate:* Er is nooit gesteld dat mensen dingen moeten kopen, maar voor bepaalde documenten vragen de eigenaren kennelijk geld. Hierbij het verzoek aan de projectorganisatie om te bekijken of documenten voor 1 bedrag gekocht kunnen worden en dan toch onder meerdere mensen mogen worden verspreid.

2. Toelichting op rol en abstractieniveau schetsontwerpen door Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten – Arcadis

Martin Blikman legt in zijn presentatie uit waar we nu staan in het proces, in een MIRT-verkenning. Het MIRT-proces bestaat uit verschillende stappen, waarbij we nu in de verkenningsfase zitten. Het doel van deze fase is om een vergelijkend onderzoek te doen, en te trechteren van alle denkbare oplossingen naar welke oplossing bestuurlijk de meeste voorkeur heeft. De MIRT-verkenning vindt plaats in drie stappen: (1) welke denkbare oplossingen zijn niet onmogelijk/wat zou kunnen (zeef 1) (2) wat niet onmogelijk is: wat zijn de effecten (3) de effecten overziend: welke oplossing heeft bestuurlijk de voorkeur (voorkeursalternatief, VKA).

De schetsontwerpen zijn gebaseerd op verschillende richtlijnen, technische kaders en andere ontwerpvoorschriften. Het zijn vrij technische tekeningen, daardoor kan het de indruk wekken dat het een gedetailleerd niveau heeft. De ontwerpen hebben twee rollen: vergelijking bieden tussen alternatieven en input voor andere onderdelen zoals bijv. kostenraming en effectstudies.

Het doel van het maken van de tekeningen is geweest: past het, en hoe moeilijk is het. De tekeningen zijn opgezet om te kunnen toetsen hoeveel ruimte nodig is voor de verschillende voorzieningen. Er wordt uitgegaan van 'principe-oplossingen' met bepaalde uitgangspunten. De schetsontwerpen voor de tien tracé-varianten zitten nu ook parallel in een review-proces. Hierna volgt uiteindelijk het PlanMER en Masterplan Mobiliteit, die uiteindelijk de inspraakfase ingaan.

Vragen:

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): op de slides wordt vooral gesproken over nieuwe richtlijnen, in de varianten van de Geestbrugweg wordt er echter gesproken binnen bestaande context. Ik zie nergens duidelijkheid over de richtlijnen in relatie tot het spoor? Over een bestaand spoor gaat van alles komen, en niemand kan vertellen wat dat is.

- *Hugo de Haes*: ik knip de vraag even in tweeën. In theorie is het mogelijk dat trams daar kunnen gaan rijden, dat is de huidige status van het spoor. De tweede vraag is feitelijk de maatregelen die nu door Arcadis onderzocht worden. De richtlijnen worden in principe door HTM vastgesteld. Het lijkt me dat die openbaar zijn, maar ik kan daar moeite in stoppen om die op te duikelen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik voel me ook een beetje met een kluitje in het riet gestuurd aangezien de Powerpoint achteraf aangepast wordt om de onderbouwingen rechtgebred te krijgen.

- *Paul Weststrate*: ik geef Arend van Dijk het woord hierover.
- *Arend van Dijk*: ik zal me even kort voorstellen, ik ben onafhankelijk procesmanager van de MIRT-verkenning die we nu doen. Ik ben één van de aanstichters van de tussenstap die begin dit jaar genomen is waar de tracéafweging uit naar voren gekomen is. De onderbouwing voor de eerdere tracé-afweging bleek dun, dus we hebben de tracéafweging opnieuw gedaan. Op het moment zelf was vanwege de tijdsdruk niet de ruimte om daar een volledig nieuw rapport voor te maken. De rapportage in presentatievorm hebben we wel direct met jullie gedeeld en besproken. Omdat meer varianten onderzocht moeten worden dan destijds voorzien was, krijgt dit prioriteit voor de inzet van Arcadis. Het rapport gaat er komen maar het heeft nu geen prioriteit. De prioriteit ligt bij het uitwerken van de schetsontwerpen en de onderzoeken die daarop volgen. Ergens in het eerste kwartaal van 2022 is de verwachting dat het uitgeschreven rapport klaar is en kan dan aangeleverd worden. Daarbij is het belangrijk aan te geven dat de uitkomsten van de tracéafweging alleen leidt tot een keuze over de tracés die nader onderzocht zullen worden. Dit zegt nog niets over de keuze van de voorkeursvariant.
- *Paul Weststrate*: geven de 65 powerpointpagina's die jullie destijds hebben verspreid wel alle beschikbare informatie?
- *Arend van Dijk*: dat klopt in principe, alleen wordt daarin niet elke score nader toegelicht. Dat komt wel in de rapportage.
- *Paul Weststrate*: maar er mist bestuurlijk niks?
- *Arend van Dijk*: dat klopt, we onderzoeken alles nu zodat niet een bepaalde variant op een later moment alsnog naar boven komt.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): wat mij en waarschijnlijk andere platformleden enorm steekt is dat de tracévarianten die wij hebben aangedragen op uw verzoek in een bijzin terzijde worden geschoven. Een deel van de pijn zit daar dus in, als we pas in februari kunnen lezen waar de issues zitten kan ik me moeilijk voorstellen dat we weer teruggaan naar de tracéafweging.

- *Arend van Dijk*: ik snap wat meneer bedoelt en begrijp het gevoel ook. Het heeft te maken met de doelstelling van de MIRT-verkenning zoals die ook vastligt in de Nota Reikwijdte en Detailniveau: een verbinding tussen Den Haag CS en Station Voorburg. Een variant die niet naar station Voorburg gaat, voldoet hier niet aan. In de presentatie is daar niet veel over uitgeweid. In het rapport zal daar wat meer over gezegd worden. Daarnaast kan ik u meegeven, dat als u van mening bent dat we de afweging niet goed gedaan hebben, u hierover gedurende de planologische procedures die we nog moeten doorlopen bezwaar kunt maken.

3. Bespreken schetsontwerp van het tracé Den Haag Centraal – Binckhorstlaan – Maanweg – Station Voorburg - Hessel de Jong, ontwerpleider Arcadis

Hessel de Jong is de ontwerpleider van Arcadis op dit project en heeft de afgelopen maanden met het team schetsontwerpen gemaakt. Hij duikt nu meer in de inhoud en zal verschillende tracédelen bespreken.

1. Zonweg

SCHETSONTWERPEN

1. ZONWEG

- Alle varianten
- Geen rekening gehouden met HOV in de Zonweg in stedenbouwkundige ontwikkeling Binckhorst
 - Omgevingsplan Binckhorst
 - Handboek openbare ruimte Binckhorst
 - Nieuwe stedenbouwkundige visie nodig bij keuze voor voorkeursvariant via Zonweg
 - Uitgangspunten schetsontwerp Zonweg gebaseerd op huidige plannen Binckhorst
 - Aandacht voor groen (bomenlaan)
 - Vrijliggende fietspaden

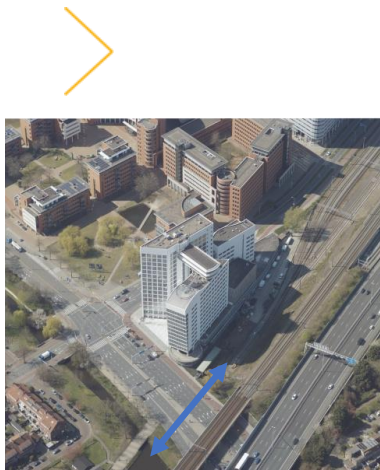


In beginsel is al nooit rekening gehouden met HOV op de Zonweg. Daar is dus een nieuwe stedenbouwkundige visie voor nodig. Wij moeten voor de schetsontwerpen echter wel een aantal uitgangspunten hanteren. Voor de Zonweg zijn de bomenlaanstructuur en vrijliggende fietspaden de wens. Hier hebben we ons in principe aan gehouden.

2. Regulusweg

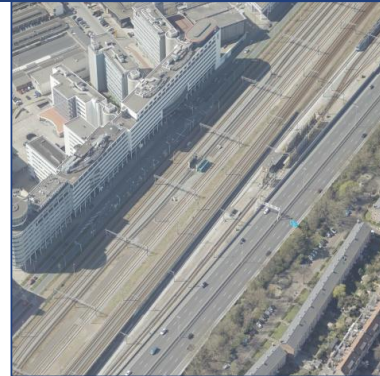
SCHETSONTWERPEN

2. REGULUSWEG



Alle varianten

- Inpassing buiten spooreplacement
 - Geen alternatieve locatie voor spooreplacement beschikbaar
- Passeren kantoorgebouw aan zijde van hoofdspoor
 - Geen capaciteitsimpact op kruispunt Maanweg -Regulusweg
 - Maanweg ongelijkvloers kruisen (onderlangs)
 - Directe lijnvoering naar station Voorburg



24

In principe is het uitgangspunt om buiten het spooreplacement te blijven omdat daar belangrijke keerspooren zitten voor essentieel NS-vervoer. In de omgeving zijn ook weinig goede alternatieven mogelijk.

3. Aanlanding Station Voorburg

SCHETSONTWERPEN

3. AANLANDING STATION VOORBURG

- #### Varianten met HOV-tram
- Aanlanding bestaande tramhalte stationsplein
 - Inpassing hellingbaan tussen Maanweg en station
 - Behoud scouting en Opa's Veldje
 - Afweging exacte inpassing volgende fase
 - Behoud groen
 - Afstand tot scouting
 - Waterberging



28

Qua inpassing zijn redelijk dezelfde conclusies te trekken als bij de Maanweg. Een ondergrondse halte is niet mogelijk. Vanwege bestaande bouwconstructies is alleen een geboorde tunnel mogelijk. Maar doordat die veel dieper ligt moet een zo groot

hoogteverschil overwonnen worden, dat er geen voldoende mogelijkheden zijn voor de noodzakelijke hellingbaan.

4. Melkwegstraat

Door de inpassing van de busbaan is de bebouwing aan de zuidzijde niet meer direct bereikbaar vanaf de Melkwegstraat. De grijze vlakken zijn concrete bouwplannen. In het meest zuidelijke deel is meer ruimte voor de inpassing van een halte.

SCHETSONTWERPEN

4. MELKWEESTRAAT

Variant met HOV-bus

- Inpassing Zonweg zie eerdere sheets
- Smal dwarsprofiel
- Inpassing HOV-bus in zijligging
 - Bebouwing aan noordoostzijde bereikbaar
 - Bebouwing aan zuidwestzijde niet bereikbaar vanaf Melkwegstraat
- Impact op 'Frank is een Binck'
 - Niet toegankelijk vanaf Melkwegstraat
 - Parkeergarage blijft bereikbaar
- Zuidelijk deel meer ruimte voor inpassing halte
- Inpassing Maanweg conform besproken in voorgaand platform



5. Zuidelijk deel Binckhorstlaan

SCHETSONTWERPEN

5. ZUIDELIJK DEEL BINCKHORSTLAAN

Varianten met HOV-bus en HOV-tram

- Vrijliggende HOV-baan in middenligging
- Behoud van trottoir, fietspaden en bomen aan beide zijanten
- Behoud van parkeren aan één zijde
- Ten koste van groen/bomen in middenberm en parkeren aan één zijde
- Niet kruisen van HOV-baan
 - Zijstraten alleen rechtsaf



Een vrij liggende HOV-baan op maaiveld kan, in middenligging. Fietspaden/trottoirs kunnen aan beide zijden dan behouden blijven. Het gaat wel ten koste van het parkeren. Een hellingbaan zou zware impact hebben op het straatbeeld.

6. Prinses Mariannelaan

SCHETSONTWERPEN

6. PRINSES MARIANNELAAN (oost)

Variant 4T (HOV-tram)

- Uitgangspunt: gebruik van bestaande sporen
- OV gemengd met overige verkeer
 - Onvoldoende ruimte voor vrijliggende HOV -baan
- Afstand tussen sporen vergroten
 - **Dwarsprofiel blijft gelijk**
- Aandachtspunt verkeersveiligheid
 - Tram gemengd met overig verkeer
 - Overstekend langzaam verkeer



38

Het gaat hierbij om variant 4T. De sporen die er nu liggen zijn aangelegd volgens de richtlijnen die toentertijd golden. Het materieel van de HTM is nu moderner en heeft meer breedte nodig om te kunnen rijden. De bestaande sporen liggen te dicht bij elkaar. Als gekozen wordt voor deze variant, moeten de sporen dus verschoven worden. Daarnaast zijn er nog twee aandachtspunten: bij het kruispunt Binckhorstlaan/Prinses Mariannelaan zijn aanpassingen nodig. De halte Diaconessenhuis moet ook groter worden, wat ten koste zou gaan van parkeerplaatsen.

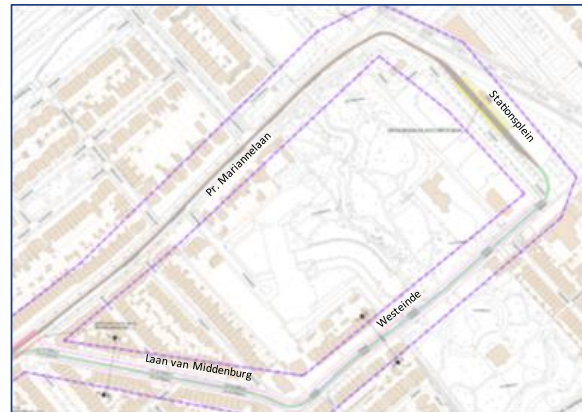
7. Lus Voorburg

SCHETSONTWERPEN

7. LUS VOORBURG

Variant 4T (HOV-tram)

- Gebruik van bestaande sporen
- Aanpassen van sporen nodig vanwege fundering
 - Kans voor optimaliseren dwarsprofiel
- OV gemengd met overige verkeer
 - Aandachtspunt verkeersveiligheid
 - Menging van voertuigen met grote massa
 - Overstekend langzaam verkeer
 - Fietsers in rails
 - Lage snelheid tram
- Optie: heen en terug via Prinses Mariannelaan



De liggende sporen zijn niet makkelijk te gebruiken, deze zijn onvoldoende stevig volgens de huidige maatstaven. Een vrijliggende trambaan heeft als nadeel dat er een rechte autorijstrook ontstaat waardoor snelheden makkelijk kunnen oplopen.

4. Vragen naar aanleiding van de tracédelen

Vragen n.a.v. tracédeel Zonweg

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: er werd benoemd dat de bomen die daar staan moeten blijven staan. Hoezo is dat daar wel een harde eis en bij de Maanweg niet?

- *Hessel de Jong:* de exacte uitwerking van het dwarsprofiel voor beide wegen is af te wegen in een volgende fase. In beide straten is de wens voor groen aanwezig. Voor de Zonweg komt de wens van (het behoud van) de bomenlaan uit het Omgevingsplan Binckhorst, voor de Maanweg is het ook duidelijk dat die wens er is in verband met de groenzone. De impact voor de Zonweg is dat er veel moet gebeuren met bestaande bebouwing, voor de Maanweg geldt dat nader overwogen moet worden hoe om te gaan met de inrichting in relatie tot de groenzone en bestaande bomen. In het vorige platform is geopperd om de ruimte te zoeken in het verschuiven van de perceelsgrens aan de zijde van de bebouwing. Die optie nemen we nu mee in de ontwerpportage.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde:* maar het is dus geen harde eis?
- *Hessel de Jong:* Met de schetsontwerpen en dwarsprofielen zijn de effecten van meerdere opties inzichtelijk gemaakt.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): is de optie van gemengd verkeer in overweging genomen?

- *Hessel de Jong*: In principe is het uitgangspunt om een vrijliggende HOV-baan in te passen, dus we hebben de effecten van een vrijliggende HOV-baan inzichtelijk gemaakt met de schetsontwerpen.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: hoe zetten jullie dan uiteindelijk alle mogelijke varianten tegen elkaar af, want gemengd verkeer wordt dan afgekeurd omdat het niet in het plan staat. Kan het autoverkeer niet gewoon via de Maanweg als de Regulusweg dan een tram heeft?
- *Hessel de Jong*: In de effectenstudie wordt gekeken naar de gevolgen voor de Regulusweg en het effect op de verkeersstromen in het bredere netwerk.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: en dan nog een opmerking. Als je kiest voor een lus Zonweg – Regulusweg – Maanweg dan heb je met enkelspoor minder ruimte nodig.

Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck: is het nader onderzocht of bij de Zonweg alle kruisingen op -1 niveau kunnen worden gemaakt?

- *Hessel de Jong*: in het conceptueel ontwerp is dat aan de orde geweest. De constatering is dat een geboorde tunnel een heel grote boog vergt. Die boog komt dan – gezien vanaf station Voorburg - zo dichtbij de Binckhorstlaan op de Zonweg uit, dat je vanaf dat uiteinde van de tunnel tot aan de Binckhorstlaan onvoldoende lengte hebt om de noodzakelijke hellingbaan te kunnen maken.
- *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck*: het is een keuze, +1 betekent ook een ruime boog.
- *Hessel de Jong*: de boog bij een geboorde tunnel moet echt heel veel ruimer zijn dan bij +1.

Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF: namens de Bedrijvenvereniging Zonweg, er zullen voor deze variant veel verwervingen op de Zonweg moeten plaatsvinden. Zijn daar genoeg financiële middelen voor?

- *Paul Weststrate*: alle varianten worden bekeken op alle aspecten, dus ook kosten. Bestuurders maken de uiteindelijke keus over de financiële inzet.

Vertegenwoordiger Overburgkade: waarom moet geboord worden bij de varianten op -1? Op de Binckhorstlaan kan je op maaiveld aankomen en kan je dus direct naar -1 op de Zonweg toe. De hellingbaan hoeft daarnaast toch niet 2 verdiepingen te bestrijken?

- *Hessel de Jong*: je kiest voor een geboorde tunnel op het moment dat je niet wil graven. Sommige dingen boven de grond wil je niet aantasten, bijv. Huygens Hofwijck.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: Kun je niet creatief zijn en eerst een stuk graven, dan pas boren.
- *Hessel de Jong*: de variant Zonweg gaat uit van aankomen op +1. De +1 van Binckhorst kan gewoon maaiveld zijn en dan heb je minder problemen.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: dat argument wordt nu gebruikt om +1 te zetten, terwijl dat ook voor -1 gezegd zou kunnen worden. Dat is niet netjes.
- *Hessel de Jong*: het uitgangspunt is maaiveld want, dat kost natuurlijk het minste geld. Bij lightrail is het idee om dat niet te laten mengen of kruisen met het normale verkeer. Dan kom je op de Binckhorstlaan bij +1 of -1 uit. Wij hebben daarbij gekozen voor +1 omdat daar de Rotterdamsebaan al in de grond ligt.

- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: die tunnel gaat wel vrij snel vrij diep. Kijk daar eens goed naar, of dat niet zou kunnen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): op sheet 16 (maaiveld) staat ander materieel dan op sheet 17 (+1). Het dwarsprofiel op sheet 17 is veel breder.

- *Hessel de Jong*: het is een vrij schematisch plaatje maar qua maatvoering klopt het: mensen met pech moeten veilig kunnen uitstappen en weglopen, en aan die veiligheidseisen hebben we ons te houden.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): op sheet 18 is er geen ruimte voor vrijliggende fietspaden terwijl het bij een smaller profiel op de Prinses Mariannelaan wel past.

- *Hessel de Jong*: de exacte maatvoering wordt pas later in het proces bepaald. Vanuit de Binckhorst gedacht is het met hoge gebouwen fijn bredere trottoirs te hebben. Het is inderdaad mogelijk om dingen als stukjes groen te laten vervallen, maar dan haal je niet de kwaliteit van het Omgevingsplan.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: bij sheet 28 Melkwegstraat zie ik Opa's Veldje staan?

- *Hessel de Jong*: dat is een copy paste foutje.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: is er een variant uitgewerkt die op -1 uitkomt bij Station Voorburg?

- *Hessel de Jong*: voor de variant met de Zonweg kan dat niet. Bij de variant Maanweg wel.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): Is het mogelijk vanaf Station Voorburg ondergronds, onder de Maanweg door te gaan en dan bij de Regulusweg op maaiveld uitkomen?

- *Hessel de Jong*: bij station Voorburg ondergronds beginnen betekent een geboorde tunnel. Dat zou betekenen dat je het spooreplacement moet aanpassen, dus dat kan niet.
- Voor die hellingbaan heb je meer ruimte nodig, en die is er simpelweg niet. De onderdoorgang op sheet 21 onder de Maanweg is ondieper want is voor een gewone bus of tram. Dat kan daar wel.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: oké, dus dan maak je onderscheid tram/metro. Dus dan misschien de tram in het stadse deel, en de lightrail in het niet stadse deel. Dus de tunnel onder de Maanweg dan toch als tram.
- *Hessel de Jong*: De vorige keer hebben we het hier ook over gehad. De verkenning kent een aantal stappen. Bij deze 10 varianten is nu expliciet gekozen voor óf tram óf metro. Bij de uiteindelijke keuze kan echter ook een combinatie van de 10 varianten worden gemaakt.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: kunnen we erop vertrouwen dat goed naar die combinaties gekeken wordt?
- *Hessel de Jong*: ja.

Vertegenwoordiger ROVER: de Maanweg is eigenlijk vorige keer behandeld, maar men neemt nu dan toch de ondergrondse variant erin mee. Waar laat je die dan ongeveer beginnen met afdalen?

- *Hessel de Jong:* Vorige keer hebben we het er vrij uitgebreid over gehad, dan gaan we in de Maanweg zelf naar maaiveld en dan in de bocht richting station onder de grond.

Vragen n.a.v. tracédeel Melkwegstraat

Vertegenwoordiger Maanplein: in de tekening van de Melkwegstraat op sheet 28 zijn op de hoek met de Saturnusstraat twee bouwprojecten getekend maar er is er nog eentje, die ook ruimte in beslag neemt.

- *Hessel de Jong:* de andere plannen daar zijn ook bekend.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik heb nog een vraag over de aanlanding bij station Voorburg. Hoe zit het met de discussies over de ruimtereservering en de relatie met ProRail?

- *Hessel de Jong:* in het project is geconstateerd dat de ruimtereservering van ProRail geen invloed op dit project heeft.

Vertegenwoordiger Overburgkade: als NS ook aan de gang gaat, is er dan een kans op 6 spoorbanen, 2 voor lightrail en 4 van NS?

- *Hessel de Jong:* we houden ons niet bezig met de plannen van ProRail, ik kan het hier niet hard uitsluiten hoewel ik zou twijfelen aan de logica ervan.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: waarom is niet gekozen voor enkelspoor? Strengelspoor?

- *Martin Blikman:* omdat het om een busbaan gaat en niet om een railverbinding. Het uitgangspunt is een busbaan die heen en terug gaat.

Vragen n.a.v. tracédeel Zuidelijk deel Binckhorstlaan

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): is een 3D-visualisatie van variant 1L mogelijk? In hoeverre wordt er rekening mee gehouden dat door de toevoeging van HOV op maaiveld meer automobilisten komend uit de Binckhorst het kruisen van de HOV-baan bij het kruispunt met de Maanweg zullen mijden, en dat daardoor meer auto's Voorburg en Rijswijk in zullen rijden? Is daar verkeerskundig naar gekeken?

- *Hessel de Jong:* in de effectenstudies zitten modelonderzoeken, die zijn in uitvoering. Daaruit zal blijken of dit een probleem kan zijn. Het is een aandachtspunt dat we bekijken.

Vertegenwoordiger ROVER: de schets suggereert dat de vrije baan helemaal een open gebied wordt, waar veel mensen onveilig oversteken. Er is dus een afscheiding van de vrije baan nodig. Het liefst heb je één richting meerijden, de andere richting vrije baan.

Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan: ik heb drie vragen: (1) is de verkeersstromenafwikkeling bekeken? (2) er werd gesproken over een aanpassing van het kruispunt met de Prinses Mariannelaan, hoe moeten we dat zien? (3) hoe zit het met de funderingsproblematiek in de Prinses Mariannelaan?

- *Hessel de Jong*: de verkeersstromen worden bekeken. De essentie is dat de HOV ingepast moeten worden, en een gedetailleerde uitwerking van de inpassing van het kruispunt wordt in de volgende fase gemaakt. In de Prinses Mariannelaan hebben we geen informatie van HTM dat de fundering onvoldoende is, dus daar zijn we vanuit gegaan.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): is bij de kruising überhaupt ruimte voor een opstelstrook?

- *Hessel de Jong*: de gedetailleerde uitwerking komt in de volgende fase. Het is niet bij voorbaat uitgesloten maar dat wordt wel heel moeilijk.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): wat wordt gebruikt als input voor huidige verkeersintensiteit, nu we al heel lang met pieken en dalen te maken hebben ten gevolge van corona?

- *Hessel de Jong*: in een effectenstudie wordt gewerkt met een referentiesituatie, die verder vooruit kijkt, naar een toekomstjaar van 2030, 2040. Dat is gebaseerd op informatie over toekomstige aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Dat is het uitgangspunt, effectenstudies worden niet gebaseerd op toevallige recente cijfers.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: in het midden van de Binckhorstlaan staat een transformatorstation. Dit kan een knelpunt van de eerste orde worden, is dat vastgesteld?

- *Hessel de Jong*: dat is zeker bij het projectteam bekend. Het zal verplaatst moeten worden. Den Haag en Stedin onderzoeken dat.

Vragen n.a.v. tracédeel Prinses Mariannelaan

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): 1 van de 2 tramsporen moet aangepast worden, maar hoe zit dat met de bovenleiding?

- *Hessel de Jong*: de bovenleiding blijft in principe zoals die is. Dwarsprofiel moeten we aanpassen, masten van bovenleiding komen niet tussen de sporen. De onderhoudsstatus ken ik niet, die is voor deze fase niet van belang.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): in hoeverre wordt rekening gehouden met de 30 km/u-discussie?

- *Don de Greef*: op dit moment is het 50 km/u, er is nog geen voornemen voor 30 km/u. We volgen de landelijke discussie wel op de voet.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: kan dat impact hebben?
- *Hessel de Jong*: het is geen beleid dat wij verwachten dus we gaan daar niet vanuit. Als het toch wordt ingevoerd dan is dat wel iets om rekening mee te houden met de inrichting. Een tram mag nu in de bebouwde kom 50 km/u rijden, de gemiddelde dienstrijden verschillen wel onder invloed van de maximum snelheid.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: de trambaan moet een stukje verschoven worden, hoe zit dat technisch?

- *Hessel de Jong*: ik weet niet wat nu de technische staat is, maar de asfaltverharding moet er in ieder geval uit en er moet opnieuw geasfalteerd worden.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: als blijkt dat niet genoeg mensen van de Binckhorst van het OV gebruik kunnen maken, zou deze variant dan kunnen afvallen?

- *Martin Blikman:* we houden de vervoerswaarde in de gaten, maar dan is het vervolgens wel een bestuurlijke afweging.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): wat is impactvoller, een spoor verleggen of een nieuw spoor aanleggen?

- *Hessel de Jong:* grosso modo hangt dat heel erg af van de omstandigheden.
- *Martin Blikman:* dit soort dilemma's worden in een volgende fase gedetailleerder bekijken maar ook nu al worden ze in de kosten-baten analyses meegenomen.
- *Bert Swart:* ik heb 20 tramprojecten gedaan, dus ik weet dat je gewoon alles gaat vervangen.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): in het schetsontwerp van de Prinses Mariannelaan lijkt sprake van vrijliggende fietspaden?

- *Hessel de Jong:* ik snap de verwarring, we zijn uitgegaan van een fietsstrook maar met een schrikstrook.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): er zijn dagelijks enorm veel busjes die bestellingen afleveren, die parkeren op de fietsstrook, dan moeten de fietsers uitwijken. Dat kan toch nooit tot een Duurzaam Veilige inrichting leiden? in hoeverre wordt rekening gehouden met de veiligheid in het wegontwerp?

- *Hessel de Jong:* verkeersveiligheid is één van de belangrijkste aandachtspunten binnen deze route. In de verkenning kijken we hoe een HOV-verbinding mogelijk is. Dat kan ook meekoppelkansen bieden, zodat je ook meteen meepakt wat je verder aan de bestaande weg kan verbeteren.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): moet ik begrijpen dat verkeersveiligheid pas als tweede aan de orde is, als eerst wordt gekeken of het technisch mogelijk is?

- *Martin Blikman:* nee, alle effecten van de varianten op alle aspecten worden parallel bekeken en aan bestuurders voorgelegd. Dus verkeersveiligheid komt niet op de tweede plaats.

Vragen n.a.v. tracédeel Lus bij station Voorburg

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): als de tram met de neus richting Prinses Mariannelaan staat, is dat een lange termijn probleem voor mensen die op termijn naar Zoetermeer willen?

- *Vertegenwoordiger ROVER (bestuurslid ROVER):* Al het nieuwe trams hebben twee cabines en kunnen twee richtingen op rijden.
- *Martin Blikman:* bij het beoordelen van de effecten van varianten wordt ook bekeken of we een variant kunnen doorkoppelen, als de Koningscorridor later wordt doorgetrokken.

5. Uitleg vervolgfafspraken door Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM

Jeannet Koomans geeft uitleg over de vervolgspraken. Woensdag 12 januari is de volgende Platformbijeenkomst. Dan bespreken we de varianten richting Rijswijk: de Geestbrugweg en de Jupiterkade-Broekslootkade.

Daarna houden we 2 inloopsessies. De eerste op 27 januari over de varianten richting station Voorburg, de tweede op 1 februari over de varianten richting Rijswijk.

Vragen:

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: er is een bestuurlijk verzoek van de gemeente Leidschendam-Voorburg aan MRDH gedaan voor aanlanding op niveau -1 bij Station Voorburg?

- *Don de Greef:* kan het nu even niet plaatsen. We gaan het uitzoeken.
- *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck:* er zijn berichten over -1 binnen de gemeente, en een lange termijn visie waarbij alle infra onder de grond zou moeten komen, dus inclusief de A12 en het hoofdspoor.
- *Jeannet Koomans:* die lange termijn visie is bekend.

N.B.: De gemeente Leidschendam-Voorburg heeft op 9 november jl. een brief naar MRDH gestuurd waarin zij onder meer haar toekomstwens inzake het ondergronds brengen van de A12 en de spoorlijn Den Haag – Gouda uiteen heeft gezet. De brief is een reactie op een uitnodiging die MRDH naar al haar 23 gemeenten heeft gestuurd om mee te denken over de doorontwikkeling van de zogeheten Groeiagenda. Deze Groeiagenda is een document waar 80 partners (waaronder de MRDH) aan hebben meegewerkt en die aangeven wat er nodig is om de regio economisch sterker te maken. De uitvraag van de MRDH omvat in eerste instantie een brede inventarisatie van wensen en ideeën. Het is daarmee nog verre van zeker dat deze ideeën ook daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: ik heb een vraag over de inloopsessies, wat zijn dat?

- *Jeannet Koomans:* iedereen is daarvoor uitgenodigd, het is meer in webinar- vorm waarbij de meest gestelde vragen in de chat beantwoord worden en later ook in een verzameling meest gestelde vragen.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde:* ik representeer een groep, dus moet ik mensen uitnodigen?
- *Jeannet Koomans:* ja, je kan ze daarop wijzen, als ze het niet in de kranten hebben gelezen of op onze website of in onze nieuwsbrief hebben gezien.
- *Paul Weststrate:* het is sowieso heel fijn als de Platformleden de communicatie met hun achterban op zich nemen, dus inclusief de presentatie en de context die daarbij is ontstaan in de Platformbespreking.
- *Casper Prudhomme van Reine:* we hebben ook een bestand met alle mensen die eerder hebben deelgenomen en alle stakeholders en die worden automatisch uitgenodigd.

Paul Weststrate dankt de projectorganisatie en de deelnemers voor hun inbreng. Fijn dat de Platformleden bijdragen aan de kennis van de projectorganisatie door beargumenteerd naar voren te brengen wat ze vanuit de eigen positie en belangen wel en niet willen, en met lokale kennis welke ideeën men heeft. Dat is belangrijk als input voor de verdere planuitwerking en onderzoeken en voor de uiteindelijk te maken bestuurlijke keuzes.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst Verslag zevende bijeenkomst

Datum: woensdag 12 januari 2022
Tijd: van 19.30 tot 22.45 uur
Locatie: online, via Microsoft Teams

Aanwezige sprekers:

- Paul Weststrate - voorzitter - Awareness
- Hessel de Jong – Technisch ontwerpleider – Arcadis
- Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM
- Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten - Arcadis

Gemeenten:

- Fred Koot - Den Haag
- Don de Greef – Leidschendam-Voorburg
- Ronald Bon – Rijswijk
- Rosanne Van Vliet – Rijswijk

Proces- en Omgevingsmanagement:

- Bert Swart – Procesmanager – APPM
- Casper Prudhomme van Reine - APPM

Overig:

- Thijs Heezen – notulist - Awareness
- Frederike Krijgsman - Arcadis

Aanwezige deelnemers:

- Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)
- Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)
- Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg
- Vertegenwoordiger Maanplein
- Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat
- Vertegenwoordiger Overburgkade
- Vertegenwoordiger Fietsersbond
- Vertegenwoordiger ROVER
- Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)
- Vertegenwoordiger BLF (Binckhorst, Laakhaven en Fruitweg)
- Vertegenwoordiger Broekslootkade – Cromvlietzijde
- Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland
- Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg
- Vertegenwoordiger Scouting

1. Opening en welkom door Paul Weststrate, voorzitter

De voorzitter Paul Weststrate heet allen welkom namens de 7 betrokken overheden, APPM en Arcadis. Hij licht het programma toe. Omdat dat de groep (gedeeltelijk) hetzelfde is als de vorige keer wordt een gedeelte van de inleidende sheets versneld doorgenomen.

De voorzitter benadrukt nog eens de positie en de bedoeling van het platform. Deelnemers kunnen lokale kennis toevoegen, hun belangen behartigen en hun mening geven in deze verkenningsfase. Deze inbreng wordt voor zover mogelijk al verwerkt in de lopende onderzoeken en doorgegeven aan de bestuurders. Daarmee hebben de leden invloed op de verkenning richting voorkeursvariant.

Nieuw aanwezig vanavond is Frederike Krijgsman, zij luistert mee namens Arcadis en heeft een belangrijke rol in het opstellen van de Plan-MER.

2. Bespreken schetsontwerp van het tracé Den Haag Centraal – Binckhorstlaan – Maanweg – Station Voorburg - Hessel de Jong, ontwerpleider Arcadis

Hessel de Jong is de ontwerpleider van Arcadis op dit project en heeft de afgelopen maanden met het team schetsontwerpen gemaakt. Hij zal verschillende tracédelen bespreken.

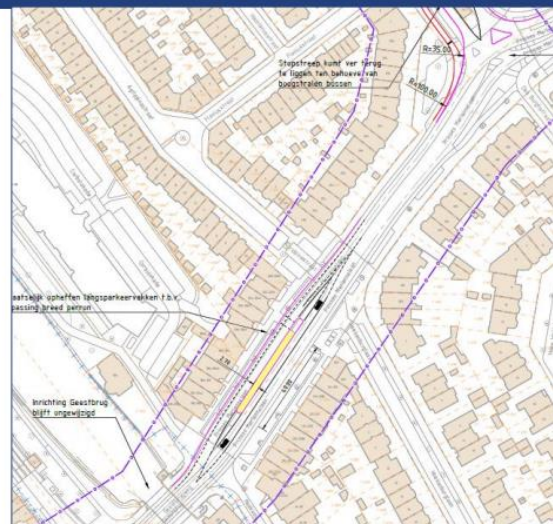
1. Prinses Mariannelaan (West)

SCHETSONTWERPEN

1. PRINSES MARIANNELAAN (west)

Varianten met HOV-bus

- Onvoldoende ruimte voor geheel vrijliggende HOV-baan
- HOV rijdt gemengd met het overige verkeer
- Aanpassen maatvoering van de haltes
 - Verschuiven parkeerplaatsen



Bij de tram past de vrij liggende optie niet, dus moet de tram met het verkeer meerijden. De sporen op Geestbrugweg moeten aangepast worden en de aantakkingen op de Binckhorstlaan moeten aangepast worden.

2. Geestbrug

2. GEESTBRUG

Varianten met HOV-bus

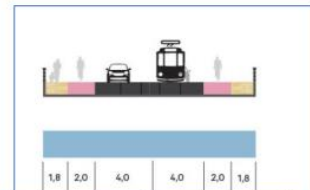
- Onvoldoende ruimte voor geheel vrijliggende HOV-baan
- HOV rijdt gemengd met het overige verkeer
- Geen aanpassingen aan brug nodig

Varianten met HOV-tram

- Onvoldoende ruimte voor geheel vrijliggende HOV-baan
- HOV rijdt gemengd met het overige verkeer
- Transporen verder uit elkaar leggen
- Technische aanpassingen aan brug
- Optimaliseren dwarsprofiel
 - Meer ruimte voor langzaam verkeer

Meekoppelkans

- Verbetering kwaliteit fietsroutes



Over de varianten met de HOV-bus: er is te weinig ruimte voor een vrij liggende baan dus het heeft weinig zin om aanpassingen voor een busbaan te doen. Die worden dus ook niet gedaan. Voor de varianten met de HOV-tram zijn wel aanpassingen nodig. De huidige transporen liggen te dicht bij elkaar, het materiaal is nu wat breder.

3. Geestbrugweg

3. GEESTBRUGWEG

Alle varianten

- Gemeente Rijswijk is proces verkenning gestart naar herinrichting Geestbrugweg
- Onvoldoende ruimte voor geheel vrijliggende HOV-baan
- HOV rijdt gemengd met het overige verkeer



Het uitgangspunt hier is dat ook hier te weinig ruimte is voor een geheel vrij liggende HOV-baan, met uitzondering van kleine stukjes busstrook. Voor een goede OV-verbinding over de Geestbrugweg is vooral aanpassing aan de haltes nodig.

4. Jupiterkade

4. JUPITERKADE

Varianten met HOV-bus en HOV-tram

- Aftakking vanaf Binckhorstlaan richting Jupiterkade - Broekslootkade
- Gebiedspaspoort Junopark
 - Woningen, commerciële ruimte en school
 - Kade en waterfrontpark
 - Ontsluiting parkeergarage via Junostraat
- Kade Jupiterkade
 - Nadruk op verblijven (wandelroute)
 - Groen
 - Ontsluiting met fiets en auto



Impressie waterfrontpark



21

Auto-ontsluiting van dit gebied zal vooral gaan via de Junostraat. De nadruk in dit plan ligt op verblijven: ruimte voor groen, ontsluiting fiets, auto etc. De inpassing van de HOV-baan zou wel impact hebben op het uiterlijk van de kade: het uiterlijk van de waterweg wordt aangepast waarbij aan beide zijden vijf meter overblijft.

5. Brug Trekvljet

5. BRUG TREKVLJET



Varianten met HOV-bus en HOV-tram

- Vaarklasse van de Trekvljet en Binckhaven blijft behouden
 - Zwaaiком overbruggen zonder pilaren
 - Hefbrug
 - Geen tunnel vanwege onvoldoende lengte voor hellingbaan en ruimtebeslag op de oevers



- Ruimtelijk impact hefbrug
 - Hijstorens
 - Hellingbanen op oevers
- Fietsroute Cromvlietkade kan onderlangs kruisen
- Ongewenst gebruik van HOV-baan door langzaam verkeer (vooral bij HOV-bus)

24

Hier zijn overwegingen om de HOV-baan te koppelen aan het langzaam verkeer/ de fietsbaan: dat voorkomt misbruik van de HOV-baan door sluipverkeer, maar daardoor zijn wel een grotere brug en langere hellingbanen nodig in de kades. Dit heeft grote ruimtelijke impact.

6. Broekslootkade

6. BROEKSLOOTKADE

Uitgangspunten schetsontwerpen

- HOV-bus zijligging noordzijde groenzone Broekslootkade
- HOV-tram met gesplitste ligging aan beide zijden groenzone
- Bevindingen zijn uitwisselbaar
- Wens om huidige voorzieningen te behouden
 - Trottoir
 - Rijbaan
 - Parkeren
- Waterbergende functie van watergang



De huidige bereikbaarheid van de woningen moet behouden blijven. Het is bij de Broekslootkade een kwestie van prioriteiten stellen: zijn groenzones of parkeerplaatsen belangrijk? De ruimte die er is moet goed benut worden.

3. Vragen naar aanleiding van de tracédelen

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: zijn er echt per se tramhaltes nodig rondom de Geestbrug, of is dat meer een keus?

- *Hessel de Jong:* in deze verkenning werken we met zoekafstanden voor haltes, dat betekent dat in de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan minder haltes nodig zijn dan in de huidige situatie. De halteafstanden van de Binckhorstlaan tot aan de Haagweg maken het wel logisch om een halte rond de Geestbrug in te passen. Daar is ook voldoende ruimte voor.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde:* maar ik begrijp hieruit dat het wel een keuze is?
- *Hessel de Jong:* ja.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): we hebben nu een hele brei voorgeschoteld gekregen. Ik vind het lastig om hier goed naar te kijken, ik zie vooral problemen ontstaan in plaats van dat ze worden opgelost. Ik heb drie puntjes: 1) het gaat vooral om fysiek inpassen van mogelijkheden, niet om belangen als het groen en veiligheid. We zijn dan bezig met het onderzoeken van opties die suboptimaal zijn. Op de Geestbrugweg is te weinig ruimte voor OV, dus wat is het nut van een nieuwe OV-baan terwijl er een vrijliggende baan over de Haagweg ligt? 2) criteria worden niet consequent toegepast. Waarom wordt wel rekening gehouden met leefbaarheidsaspecten bij de Jupiterkade en niet bij de Geestbrugweg? Het groen verdwijnt, het wordt drukker. 3) Bestuurlijke besluitvorming vindt plaats in een verkiezingsperiode vind ik heel erg vreemd. Waarom moet dit plaatsvinden in maart? Bestuurlijk overleg vraagt om een minder technische benadering en goed zicht op de criteria. Dat vind ik nog lastig om te doen.

- *Hessel de Jong*: ja, het is inderdaad een technisch verhaal. Het is wel goed om te beseffen dat wij schetsontwerpen laten zien om de verschillende opties weer te geven. Al deze aandachtspunten, nadelen en voordelen, zijn input voor de afweging van de varianten in de verkenning. De schetsontwerpen zijn maar één van de informatiebronnen, je hebt ook milieuonderzoeken, effectrapportages enz.
- *Paul Weststrate*: alle varianten worden langs dezelfde criteria getoetst, in de volgende stappen worden deze uitgebreider behandeld.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: ik mis toch de gelijkwaardige toepassing van de criteria als het gaat om de Geestbrugweg in vergelijking met de Broekslootkade.

Vertegenwoordiger ROVER: bij HOV willen we liever haltes na een kruising. Dan kan je prioriteit krijgen bij verkeersinstallaties. Bij de bus doen we voor de brug en bij de tram doen we na de brug. Dat lijkt me inconsequent.

- *Hessel de Jong*: dat klopt, we hebben inwisselbare opties gemaakt. In de basis is het doel om inzicht te krijgen wat het effect is als het anders doet. Voor deze keuze hebben we twee redenen: de bushalte is gemakkelijker in te passen in de bestaande situatie en het aanpassen van de sporen van de tram leidt tot herpositionering van de tramhaltes.

Vertegenwoordiger ROVER: aan de Rijswijkse zijde is een klein stukje busbaan van ongeveer 100 meter. Waarom? Dit heeft geen toegevoegde waarde.

- *Paul Weststrate*: dit zal door het projectteam worden meegenomen.

Vertegenwoordiger ROVER: zeker in het geval van de HOV tram variant, zou ik een verkeersstop op de brug toepassen, zodat er geen autoverkeer over de brug mogelijk is. De hoeveelheid sluipverkeer is nu al groot en de Rotterdamsebaan wordt slecht gebruikt.

Vertegenwoordiger ROVER: bij het kruispunt Geestbrugweg-Haagweg. Waarom stopt de bus hier voor de kruising en zijn de tramhaltes allemaal na de kruising?

- *Hessel de Jong*: goede vraag, ik heb niet echt inzicht waarom de huidige haltes liggen waar ze liggen. Misschien is dat een heroverweging waard.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: we hebben behoorlijk wat dwarsprofielen van de Broekslootkade, maar niet van de Geestbrugweg. Waarom zijn deze niet opgenomen?

- *Hessel de Jong*: aan de opbouw van het dwarsprofiel van de Geestbrugweg verandert niet veel door toevoeging van HOV.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: krijgt de Geestbrug niet op termijn sowieso groot onderhoud en kan dit traject daar dan niet in meegenomen worden?

- *Ronald Bon*: daar moet inderdaad op termijn groot onderhoud worden gepleegd. De brug is van de provincie, het ligt eraan wat daar verder gebeurt.
- *Vissers*: het is wat mij betreft een koppelkans.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: Welke bomen gaan sneuvelen bij de bus HOV-variant van de Geestbrugweg?

- *Hessel de Jong*: Er gaan geen bomen sneuvelen, alleen maar parkeerplaatsen.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: hoe zit het met de beschouwing van het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan?

- *Hessel de Jong:* dat is bij het vorige platform behandeld, alle zaken toen zijn genoteerd.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: wat mij opvalt is dat de technische voorzieningen continu aan de orde komen, maar niets over de leefomgeving. Maar nu bij het Junopark komt de leefomgeving wel aan de orde. Ik vind het tendentius. Er zijn zeer sterke geruchten dat de Broekslootkade buiten schot wordt gehouden. Dit ruikt niet fris. De Jupiterkade zou een 50 km/u weg moeten worden, er wordt voorgesorteerd op 30 km/u, dus dat hoeft op termijn ook geen argument meer te zijn. Waarom de vaarklasse behouden? Al die industrie gaat weg. Over het parkeren: de verkeersafwikkeling is een schaakspel waarbij auto's als pionnen van het bord worden geketst. De optie met deelauto's vind ik belachelijk, dan ben je niet in contact met de maatschappij. Misschien ben ik een beetje scherp vanavond maar dit soort voorstellen kun je niet serieus nemen. HOV dat geen halten krijgt in de wijken die het doorsnijdt: je krijgt als bewoner alleen maar de lasten en niet de lusten. Ik word er niet vrolijk van. Sommige mensen in deze wereld zijn meer gelijk dan andere.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): als klein schot voor de boeg: als bewoner van de Geestbrugweg kan ik me ook niet aan de gedachte onttrekken dat bij bepaalde wijken niet aan de leefkwaliteit gedacht wordt. 1,5 meter stoep in de toekomstige situatie bij de Geestbrugweg! Dat is toch wel als een rode vlag voor de stier. Het is 1,5 meter na het schetsontwerp.

- *Hessel de Jong:* over het verschil in de perceptie van de aandacht voor Jupiterkade-Broekslootkade: wij brengen alleen in beeld wat nodig is om bussen/trams te kunnen inpassen. De gemeente is een proces begonnen om de hele Geestbrugweg te herzien, hierbij worden allerlei wensen meegegeven aan de gemeentes.
- *Paul Weststrate:* Arcadis kijkt alleen hoe het HOV in te passen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* nee maar we willen niet laaghangend fruit zijn, waar praktisch mee omgegaan kan worden om een oplossing te vinden. In 2008 is verkeerskundig geconstateerd dat het door de Broekslootkade moest en Den Haag zei toen dat het technisch mogelijk was. Volgens mij is technisch alles mogelijk. Dus voor je het weet stapelen dit soort zaken zich op.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): we hebben ook de eerdere rapporten waarin naar onze visie met twee maten wordt gemeten. De zaken worden mooier afgeschilderd dan ze daadwerkelijk zijn. Een aanpassing van het spoor houdt in: alles moet eruit en dan weer opnieuw erin. Van tevoren moet de bias een keer blootgelegd worden. Het moet allemaal wél heel rooskleurig zijn voor Den Haag maar niet voor Leidschendam-Voorburg. Hierbij het verzoek om dat eerder in te kunnen zien.

- *Paul Weststrate:* het verzoek staat genoteerd.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: we hebben nu 2 sessies meegemaakt, met daarin de Voorburg-variant en de Delft-variant. Ik merk gewoon dat je geen definitieve dingen moet doen, zoals met rails aanleggen etc. Je moet alleen maar met bus-inzet het OV

probleem oplossen. Is er communicatie tussen Den Haag (Koningscorridor) en Arcadis? Stem dat goed af met HTM en zet bussen in.

- *Paul Weststrate*: uw opmerking staat genoteerd.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: de frustraties leven aan beide zijden. Dingen worden niet genoemd, we zien veel fouten en omissies, maar laten we nu dan op het technische verhaal ingaan. De beeldvorming is ook belangrijk, schetsontwerpen moeten wel technisch haalbaar zijn. Bij de vorige presentatie over de Zonweg werd een nieuwe stedenbouwkundige visie als noodzakelijk vermeld. Dit is niet benoemd bij de Jupiterkade en de Geestbrugweg. Waarom niet?

- *Fred Koot (gemeente Den Haag)* : dat zullen we specifiek nagaan, maar als dat nodig is dan zullen we de gebruikelijke procedures volgen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: de vraag is nog steeds, wat mag er nu wel en niet over de bestaande tracés lopen.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: inclusief het stukje Binckhorstlaan-Zuid, waar momenteel niks loopt en wat toch een belangrijk toegangspunt is.

Veronique Schutgens: ik heb een vraag over de ontsluiting van de vooroorlogse wijken. Worden de effecten van deze plannen op de omliggende wijken meegenomen?

- *Hessel de Jong*: we gaan niet in deze fase onderzoeken hoe de verkeersstructuur in die wijkjes aangepast moet worden. Je constateert wel dat bepaalde wegen éénrichtingsverkeer worden en dat dat dus impact gaat hebben, dat is een belangrijk aandachtspunt. Dat kan een dikke min zijn in de effectenstudie.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): ik zou heel graag duidelijkheid hebben over de criteria bij de uiteindelijke keuze voor de voorkeursvariant. Ik hoor vaak: 'dat gaan we bij de volgende fase bekijken' terwijl je bepaalde zaken wel wilt meenemen bij de besluitvorming. Wat wordt gebruikt in deze fase en wat in de uitvoeringsfase? Ik wil daar graag eens het lijstje van zien.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: ik wil even voor Binckeiland spreken. We zijn geschrokken van de grote brug en hechten waarde aan het gebiedspaspoort van het Junopark. De entree van de brug komt in de speelplaats van de kinderen te liggen. De bestaande situatie is het Junopark, dat ligt gewoon vast. Er verandert veel meer in de Binckhorst dan rond de Geestbrug.

- *Hessel de Jong*: de pilaren komen net op de rand van het water en de huidige kade.
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*: die hoek is een beschermde plek, de Binckplek, en zou daar niks komen. De Jupiterkade zou een bijna groene kade worden, nagenoeg zonder verkeer. Hoe is de veiligheid geregeld als je van de brug afkomt en richting Jupiterkade gaat?
- *Hessel de Jong*: stel er komt een HOV-baan op deze plek, dan is het de vraag wat je dan überhaupt aan overig verkeer via de Jupiterkade wilt hebben. We constateren in deze fase dat het een aandachtspunt is, de aansluitingen etc. moeten goed bekeken worden.

- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland:* een vraag vanuit de toren en de mensen die aan de kade wonen, hoe is gekeken naar de geluidsoverlast die twee bruggen met verkeer gaan produceren?
- *Hessel de Jong:* ja, dat is geconstateerd als aandachtspunt. Het is in de ontwerpvariant als aandachtspunt benoemd en zal ook in de effectenstudie voorkomen.
- *Martin Blikman:* dat is juist iets wat bekeken wordt. Op alle effecten vindt onderzoek plaats, ook op geluid.
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland:* de ecologische waarde van de groenzone en het park op de hoek. Wordt dat ook in de overweging meegenomen?
- *Martin Blikman:* ja dat aspect wordt meegenomen in de effectbeoordelingen, vooral in het kader van de Plan-MER, en wat meegaat naar het keuzeprocess.
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland:* aan Rijswijkse kant zit een school. Er is nu al een verkeersinfarct in de ochtend en in de middag. Met een tram erbij wordt dat nog erger. Wordt dat meegenomen?
- *Martin Blikman:* ja, verkeersveiligheid is altijd een belangrijk punt. Dat wordt voor alle tracés behandeld.
- *Paul Weststrate:* zou u vinden dat de variant die Hessel geschetst heeft uw voorkeur heeft?
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland:* mensen zijn bang voor de brug en scooters die daar overheen gaan, en dat het viaductje eng wordt etc. Kinderen in de Binckhorst hebben nul plek dus we kijken wat de mogelijkheden voor hen zijn.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: 1) opvallende keuze, een hefbrug. Een hefbrug heeft door zijn werking een vertragend effect op de doorstroming van het verkeer lijkt me 2) De hefbruglengte is 90 meter. De zou dan de langste in Nederland zijn. Maar dat is echt een behoorlijke constructie, deze plaatjes zijn te geflatteerd.

(Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde toont een foto van de zeer robuust ogende Botlekbrug, met een overspanning van 80 meter)

- *Hessel de Jong:* dat is een terecht aandachtspunt, maar het is een te lange overspanning voor een basculebrug. Daarnaast, het is natuurlijk een artist impression van de landschapsarchitect. Je hebt wel wat rankere hefbruggen in de Botlek, maar ik kan me de opmerking wel voorstellen.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: hoe krijg je de brug op zijn plek? Is dat wel technisch haalbaar?

- *Hessel de Jong:* ik heb dat zelf niet gecontroleerd, maar dat gaan we uitzoeken.

Vertegenwoordiger ROVER: welke vaarklasse heeft de brug en wat betekent dat voor de hoogte?

- *Hessel de Jong:* CEMT 2. Uit mijn hoofd is dat een doorvaart van 7 meter.
- *Vertegenwoordiger ROVER:* op dit moment is er maar 1 gebruiker die die hoogte nodig heeft: de afvalcentrale. In hoeverre is deze vaarklasse nodig en kan je niet misschien met een brug af die helemaal niet open hoeft?

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: hoe is de verhouding financieel gezien van het traject Jupiterkade/Broeksloot en de bestaande verbinding over de Geestbrug?

- *Martin Blikman:* dat zoeken we nu uit, ook dat is onderwerp van de studie.

- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*: De Binckhorst wil dat de Geestbrug blijft maar wil een strategischere plek voor een nieuwe brug: verderop richting Den Haag.
- *Vertegenwoordiger ROVER*: die hebben we toch al met de Trekvlietbrug en de Neherkade?
- *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*: ja maar het zou financieel voordelig zijn en anders zit je wel heel dicht bij de Geestbrug.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik mis de koppelkans met het ruimtelijke kader Trekvlietzone. Er zou al een brug naast de Junokade komen, in mijn optiek zou je daar ook een HOV-verbinding met dat raamwerk kunnen leggen.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: ik heb een vraag over de aanlanding aan de Broekslootkant. Daar zit een fietstunnel, maar het is geen officiële calamiteitenroute hoewel de brandweer wel laatst het paaltje platreed. Blijft deze route behouden?

- *Hessel de Jong*: de hoogte van de fietstunnel is niet hoog genoeg voor vrachtwagens. Dat is een terecht aandachtspunt.

Vertegenwoordiger ROVER: bij de Broekslootkade is wel een tramhalte ingetekend maar geen bushalte.

- *Hessel de Jong*: klopt, heb ik niet genoemd in mijn presentatie. Het is wel het uitgangspunt om daar nog een bushalte in te passen, dat is wel de bedoeling.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: over het begin van de Broekslootkade, daar komt die hellingbaan de wijk binnen. Er is nu geen afbeelding van de impact hiervan op deze wijk, mensen zitten daar super dicht op de tram. Waarom zijn hier geen schetsen/afbeeldingen van?

- *Hessel de Jong*: we moeten even kijken hoe we dit oppakken in het projectteam.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde*: een aanvulling daarop: er staat een heel klein zinnetje op sheet 28 dat de Broekslootkade verlegd en een deel versmald moet worden.
- *Hessel de Jong*: over het grote deel gezien kan de huidige waterfunctie wel behouden blijven. Er moet wel aan één zijde een soort kadegrens gemaakt worden, en dat zal wel impact op de precieze watergrens hebben. In dit geval staat de tekst ook dichtbij de tekening van de hellingbaan.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): in het kader van de hellingbaan, wordt er met twee maten gemeten aangezien de ene hellingbaantekening mooier is dan de andere. De afslag uit de Broekslootkade richting Haagweg: hoezo is deze zoveel complexer dan als de tram uit de Geestbrugweg zou moeten komen? Zeker omdat ie vanuit de Geestbrugweg links en rechts moet, en vanuit de Broekslootkade alleen maar links.

- *Hessel de Jong*: het korte antwoord is dat de huidige situatie wat betreft het sporennetwerk op de Haagweg ter hoogte van de Broekslootkade complexer is dan de situatie ter hoogte van de Geestbrugweg. Het kruispunt Haagweg – Broekslootkade heeft meerdere sporen die verder uit elkaar liggen. Daarnaast is er sprake van een aftakking richting de Jan van der Heijdenstraat. Dit heeft technisch als gevolg dat er in dezelfde ruimte een derde spoor moet worden ingepast om de

Broekslootkade mogelijk te maken. De situatie ter hoogte van de Geestbrugweg is ook complex maar hier is sprake van een minder complexe inpassing van het toevoegen van een HOV-verbinding: de tramsporen liggen er al, moeten alleen aangepast worden. Voor beide kruispunten geldt dat er effecten zijn te verwachten op de verkeersafwikkeling.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): nog een vraag over sheet 30, omdat daar genoemd wordt dat er met 50 km/u geracet gaat worden. Waarom maak je daar niet gewoon een 30 km/u-restrictie?

- *Hessel de Jong:* als je genoeg ruimte vrijmaakt voor de bus in je dwarsprofiel krijg je een bredere rijbaan en daarbij wil je ook ruimte bieden aan veilig fietsverkeer. Bovendien is het een best wel lang recht stuk. Die combinatie maakt dat door de inrichting de straat feitelijk als een 50 km/u weg voelt voor automobilisten.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): waarom wordt in dit verhaal niet gekeken naar een verdiepte ligging waarbij je visueel -0,5 of iets gaat zitten en het visueel niet ziet? Nog steeds bij de Broekslootkade. Daar kun je de tram prima verdiept inleggen.

- *Hessel de Jong:* je hebt ook nog de inpassing van het water, en de inpassing van de hellingbaan.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde vroeg om aanpassingen van de tekeningen van de Broekslootkade, wanneer zijn die aanpassingen er dan?

- *Paul Weststrate:* daar worden jullie over geïnformeerd, via de mail of in de inloopsessies.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): kan ik een serieuze analyse van de Geestbrugweg tegemoet zien, zoals die voor de Broekslootkade?

- *Hessel de Jong:* in principe maak je inzichtelijk wat nodig is voor de HOV-verbinding. De gemeente is een onderzoek gestart voor de inrichting van de Geestbrugweg, daar kunnen onze resultaten over de HOV-verbinding in meegenomen worden.
- *Paul Weststrate:* Ronald Bon, wat is de planning van het andere project van Rijswijk voor de Geestbrugweg herinrichting?
- *Ronald Bon:* wij hebben een plan van aanpak en een omgevingsplan klaarstaan en gaan binnen afzienbare tijd naar de Geestbrugweg toe om te kijken wat er mogelijk is. Dat is de eerste stap en dan geleidelijk gaan we richting schetsontwerpen. We kunnen niet aan de sporen zitten, dus nemen als uitgangspunt de sporen in de Geestbrugweg. We hebben al een vingeroefening gedaan met de positie van de halte aan de Haagweg. Dat vinden wij geen verkeersveilige oplossing dus dat hebben we aan Arcadis doorgegeven. Voor de zomer hebben we de omgeving van de Geestbrugweg zeker wel benaderd.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1):* ik ben niet tevreden met dit antwoord. Wat is er in deze fase aan de orde? Een goede bestuurlijke afweging. Daar heb je een evenwaardige presentatie van de alternatieven voor nodig en dat is nu niet het geval.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: gaat de passage bij de Stuwstraat weg?

- *Hessel de Jong*: die passage is in de ontwerprapportage als aandachtspunt benoemd. Er is nu wel een verbinding getekend, maar wil je dat wel vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zo dicht bij een school? Elke kruising met een HOV-baan moet minimaal waarschuwingsslampen hebben.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: Hoe worden de wijken ontsloten aan de Cromvlietkant. De rijrichting is daar omgekeerd.

- *Hessel de Jong*: we hebben nog niet exact naar de ontsluiting van de wijken. Het pijltje staat per ongeluk de verkeerde kant op maar omkeren van de rijrichting is hier niet bedoeld.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): over de Geestbrugweg. Waarom wordt niet gekozen voor halteren in het verkeer als je toch moet meerijden met het verkeer, in plaats van losse haltes? De impact op parkeren en groen is dan veel minder.

- *Hessel de Jong*: het is een groot voordeel voor het overige verkeer omdat je niet wordt opgehouden door een halterende bus of tram.
- *Vertegenwoordiger ROVER*: het is ook een voorschrift vanuit Duurzaam Veilig, omdat je anders onveilige inhaalsituaties krijgt.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wij hebben best wel veel oversteekplaatsen. Zeker ook waar nu de halte ingetekend is, zie ik de veilige oversteekplaatsen nu nergens terugkomen?

- *Paul Weststrate*: dat moet bekeken worden.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: van de bewoners aan de zuidzijde van de Geestbrugweg moeten gedeeltelijk hun voortuinen gekocht worden.
- *Hessel de Jong*: in het ontwerpproces hebben we verschillende opties uitgewerkt, ook een waarbij voortuinen voor een deel gekocht moesten worden. Maar dat is nu niet meer aan de orde.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wij hebben ook best wel veel in- en uitvoegende straten dus zie dat wat betreft de verkeersveiligheid alsjeblieft niet over het hoofd. Je ziet dat er een flessenhals ontstaat bij de afslag bij de Haagweg.

- *Martin Blikman*: er wordt nu verkeerskundig onderzoek gedaan naar de effecten.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: over de Geestbrugweg, de gemeente Rijswijk is er mee bezig, Arcadis is er mee bezig. Ik snap het niet meer. Ik ben benieuwd hoe de communicatie gaat.

- *Paul Weststrate*: Ronald Bon is op beide vlakken betrokken.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: twee presentaties geleden over de Maanweg werd heel duidelijk rekening gehouden met de impact van groenzones. Bij deze dwarsprofielen wordt geen rekening gehouden met impact op groenzones. Er missen ook een aantal functies, zoals afvalverwerking en hondenuitlaat-gebied.

- *Hessel de Jong*: daar zit niet echt een reden achter. Het heeft een beetje te maken met de afweging in hoeverre vinden we groen belangrijk en in hoeverre willen we parkeerplaatsen behouden. Dat kunnen we bekijken.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): de Jupiterkade. Ik mis de +1 versie. Die versie wordt wel opgezocht voor Voorburg-West en niet voor de Broekslootkade terwijl deze wel veel verkeerskundige voordelen heeft.

- *Hessel de Jong:* ik snap de oplossingsgedachte heel goed, we hebben dit nog niet uitgewerkt omdat deze niet in de 10 varianten is opgenomen. We zijn in alternatief 5 nog niet van de lightrailvariant uitgegaan. Deze varianten bieden de benodigde informatie voor bestuurders.
- *Martin Blikman:* de huidige varianten zijn een resultaat van het bestuurlijk proces. Hier worden we door de bestuurders voor op pad gestuurd.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* er is echt moedwillig deze optie eruit gehaald terwijl deze zoveel voordelen heeft. Hoe gaat dat nu echt eerlijk meegenomen worden?
- *Martin Blikman:* dit zou sowieso een plaats kunnen krijgen in het Omgevingsverslag. Dat is de plek voor een dergelijke wens en dan kunnen de bestuurders het meenemen.
- *Vertegenwoordiger ROVER:* maar het is toch wel een heel onlogisch verhaal.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): er is indertijd ook gezegd dat alle varianten op alle niveaus bekeken zouden worden.

Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland: vraag aan Hessel. De lightrail op poten betekent een heel breed platform in de lucht, en je hebt dan maar 5 meter tussen de woningen. Kan dat?

- *Hessel de Jong:* we hebben deze niet uitgewerkt, ik kan er geen uitspraak over doen. De constatering is dat de +1-variant op 4 meter komt.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: even over dat afwegingskader en het proces wat daar aan vooraf is gegaan. We zijn later pas ingestapt en toen lag het afwegingskader al vast. In hoeverre kan je al goed de afweging maken tussen de verschillende typen wijken?

- *Martin Blikman:* we zitten hier puur voor de schetsontwerpen, bij de MIRT-verkenning wordt veel breder gekeken. De schetsontwerpen vormen voor allerlei effectenstudies input. De brede onderzoeksvraag zit in het Plan-MER. Op de projectwebsite www.Binckhorstbereikbaar.nl staan alle detailniveaus.
- *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde:* de nota is wel opgesteld voordat de Broekslootkade werd meegenomen in de wegging.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* dit punt geldt ook voor de Geestbrugweg, de Prinses Mariannelaan enz.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wordt in de overweging gekeken naar enkel spoor? Want dubbel spoor heeft natuurlijk een enorm breed profiel en die voertuigen kunnen twee kanten op. Dat is ook beter voor de leefbaarheid.

- *Vertegenwoordiger ROVER:* enkel spoor in combinatie met autoverkeer is geen optie vanwege tegenliggers. Op de Broekslootkade is niet geheel uit te sluiten maar het mag niet in combinatie met een HOV-tram, alleen een normale.

4. Uitleg vervolgproces door Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM

Paul Weststrate geeft het woord aan Jeannet Koomans voor een uitleg over de vervolproces.

Jeannet Koomans geeft uitleg over de vervolafspraken. De gemeenteraadsverkiezingen vallen samen met een voorlopig voorkeursalternatief. Hoe lang alles daarna duurt is simpelweg onbekend: het proces staat en we gaan het zien.

Het Omgevingsverslag is al een paar keer aan de orde geweest. Jullie inbreng wordt gedurende dit hele proces waar mogelijk verwerkt in de verkenning door de projectorganisatie. Alle overige inbreng in de vorm van meningen en adviezen komt in het omgevingsverslag. Dit gaat ook naar de bestuurders.

In het eerste kwartaal van 2022 staan nieuwe bijeenkomsten van het platform gepland. Er zijn echter zoveel vragen, dat de projectorganisatie wil kijken wat ze naast het platform kan doen. We kunnen dan over specifieke onderwerpen met kleinere groepen verder de diepte in. Platformleden krijgen hier een mail over. De HTM is daarnaast ook bereid om een expertsessie over hun richtlijnen te houden. Vele onderzoeken, onder meer in het kader van Plan-MER, lopen momenteel. Er is nog veel informatie die de projectorganisatie wil delen met het platform, en daarvoor heeft zij een planning gemaakt.

Vragen:

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): is er voorzien in een informatiebijeenkomst voor gemeenteraden?

- *Jeannet Koomans:* die volgen hun bestuurlijke eigen traject. Daar zijn data voor gepland. Rijswijk heeft nog geen openbare sessie gepland.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1):* geen bevredigend antwoord wat Rijswijk betreft. Ik vraag me af wat de betrokkenheid van Rijswijk is en hoe daar de raadsleden worden geïnformeerd.
- *Rosanne van Vliet:* er is een besloten sessie, daar heeft de raad voor gekozen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): een 'Nota van Antwoord op zienswijzen', wat hebben wij daarmee te maken?

- *Jeannet Koomans:* dat is de reactie op alles wat de platformleden – en anderen - aan vragen inbrengen in de inspraakprocedure. In augustus stelt het platform vragen waar in november antwoord komt. Ik wil voorstellen dat zaken die worden besproken in individuele sessies die ik hiervoor noemde, worden vastgelegd en vervolgens gedeeld met het platform.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wat is het voorlopige voorkeursalternatief?

- *Martin Blikman:* dat is de bestuurlijke keuze: wat heeft - alles overwegende - volgens de bestuurders de voorkeur. Daar worden misschien nog wat onderzoeksvragen bij geformuleerd.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* wat is het effect dat wij in Platform 9 nog een kosten/baten analyse gaan doen van een variant als ondertussen een andere variant tot voorkeursalternatief is gekozen?
- *Jeannet Koomans:* daar is juist de inspraakprocedure voor bedoeld. Het gaat om een voorlopig voorkeursalternatief en dat is niet in beton gegoten, maar er moet wel iets gekozen zijn waarop men dan kan reageren.

A W A R E N E S S



- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: ik maak mij zorgen dat zaken die volgens mij in de tijd gezien na elkaar moeten gebeuren, nu te veel parallel in de planning staan.
- *Hessel de Jong*: als ik de planning zo zie doet het allemaal wel recht aan de inspraak.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: de artist impressions van de brug en het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan zijn te flatteus, ik denk dat er veel meer kolommen komen.
- *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg*: De illustratie van de Voorburgse Binckhorstlaan in sheet 36 suggereert dat het lightrail +1 gaat worden. Doe dat niet.
- *Jeannet Koomans*: die illustratie komt aan bod in de inloopsessies dus we wilden deze afbeelding nu ook aan jullie laten zien.

Paul Weststrate dankt de deelnemers; er wordt een verslag van de bijeenkomst naar hen toegestuurd.

Platform Verkenning openbaar vervoer CID-Binckhorst

Verslag achtste bijeenkomst

Datum: maandag 11 april 2022
Tijd: van 19.30 tot 22.00 uur
Locatie: Raadhuisplein 1, Leidschendam

Aanwezige sprekers:

- Jeannet Koomans – Omgevingsmanager – APPM
- Martin Blikman – Projectmanager Ontwerp & Effecten - Arcadis
- Rianne Roeleveld – Adviseur Mobiliteit en Ruimte – Goudappel

Gemeenten:

- Ronald Bon – Rijswijk
- Thijs Jansen – Den Haag
- Ewald Borkens – Den Haag
- Maaïke Konijn – Leidschendam-Voorburg

Proces- en Omgevingsmanagement:

- Bert Swart – Procesmanager – APPM
- Casper Prudhomme van Reine - APPM

Overig:

- Thijs Heezen – notulist – Awareness

Aanwezige deelnemers:

1. *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*
2. *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2) (vervanger)*
3. *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*
4. *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde (vervanger)*
5. *Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde*
6. *Vertegenwoordiger ROVER*
7. *Vertegenwoordiger Haagweg Rijswijk*
8. *Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg (vervanger)*
9. *Vertegenwoordiger Bedrijvenvereniging BLF*
10. *Vertegenwoordiger Overburgkade*
11. *Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg*
12. *Vertegenwoordiger Maanplein*
13. *Vertegenwoordiger Binckkade/-plaats/-eiland*
14. *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*
15. *Vertegenwoordiger Hoekweg*

Afwezige deelnemers:

1. *Vertegenwoordiger Fietsersbond*
2. *Vertegenwoordiger Rivierenbuurt*
3. *Vertegenwoordiger PM Laan en Binckhorstlaan*

4. *Vertegenwoordiger Binckhorstlaan*
5. *Vertegenwoordiger Scouting*
6. *Vertegenwoordiger Huygens' Hofwijck*
7. *Vertegenwoordiger Voorburg-West Heeswijkstraat*

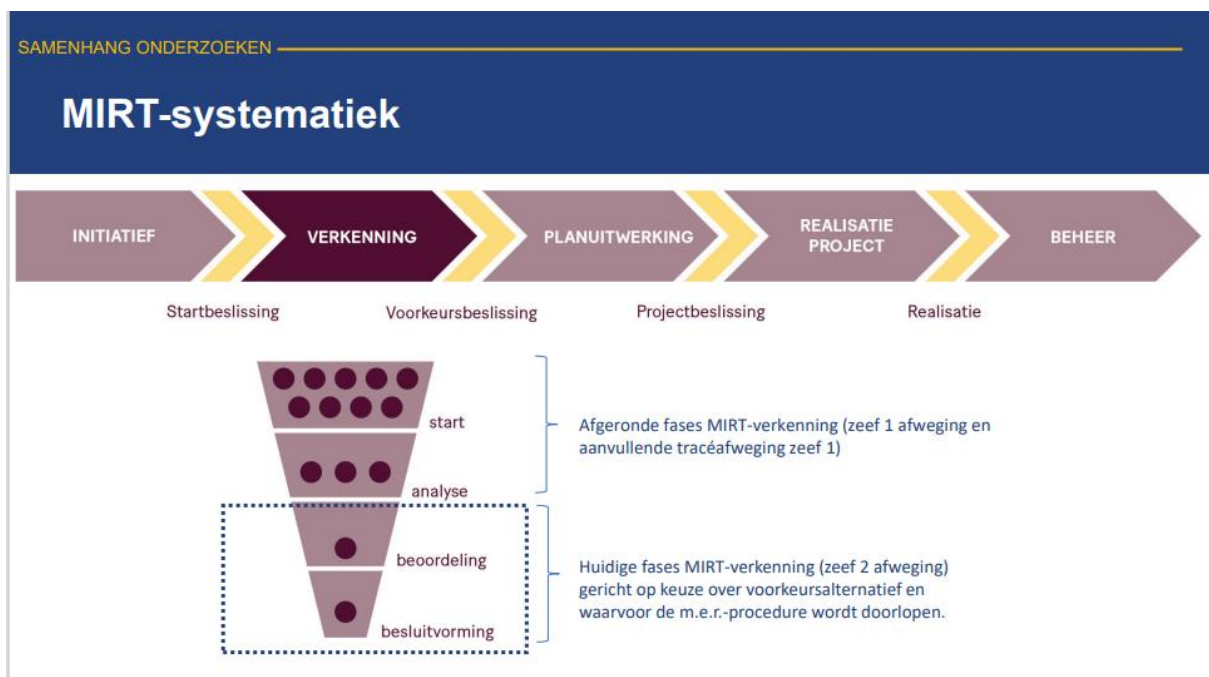
1. Opening – Jeannet Koomans, omgevingsmanager APPM

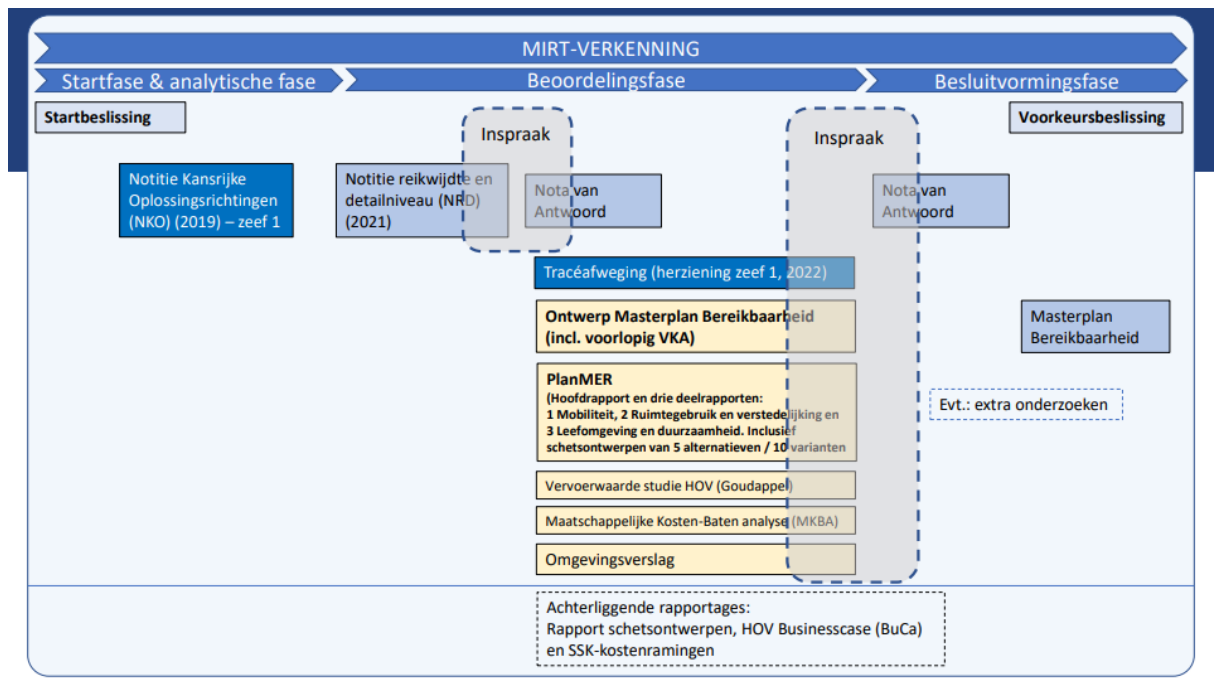
Jeannet Koomans heet als invallende voorzitter allen welkom namens de 7 betrokken overheden, APPM en Arcadis. Ze licht de afwezigheid van Paul Weststrate en Don de Greef toe en geeft aan dat zij daarom deze keer de bijeenkomst zal voorzitten. Ze geeft de sprekers de gelegenheid om zichzelf voor te stellen (zie overzicht bovenaan).

Jeannet Koomans heeft hierna nog enkele mededelingen. Opmerkingen of aanvullingen over het verslag van platform 7 kunnen nog tot aan het einde van deze week ingediend worden. Er zijn enkele vervangingen en afmeldingen binnen het platform voor deze bijeenkomst (zie overzicht bovenaan).

Jeannet Koomans geeft hierna het woord aan Martin Blikman.

2. Samenhang, inhoud en status onderzoeken/rapporten – Martin Blikman, projectmanager Ontwerp & Effecten Arcadis





Martin Blikman geeft een samenvatting van waar we nu staan in het proces en hoe we hier gekomen zijn. Hij licht het planproces en de bijhorende procedures toe. De aanwezigen krijgen daarna de gelegenheid om vragen te stellen.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: zijn de opmerkingen uit eerdere bijeenkomsten verwerkt?

- *Martin Blikman:* opmerkingen die aanleiding gaven voor nadere toevoegingen zijn inderdaad verwerkt.
- *Jeannet Koomans:* Arcadis heeft een overzicht gemaakt van de verwerkte aanpassingen en deze komen in een overzicht in het Omgevingsverslag.
- *Martin Blikman:* het criterium 'ruimtelijke kwaliteit' is bijvoorbeeld toegevoegd aan het beoordelingskader.

Vertegenwoordiger Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg: komen deze onderliggende rapportages ook ter inspraak?

- *Martin Blikman:* het platform kan meepraten over het Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER.
- *Jeannet Koomans:* de schetsontwerpen zitten als bijlage bij de Plan-MER.
- *Ronald Bon:* sommige documenten bevatten bedrijfsgevoelige informatie en worden daarom niet openbaar gemaakt.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Molenwijkzijde : als ik zie hoe het afgelopen tijd steeds gegaan is, gaat geen bestuurder straks al die documenten doornemen. Wordt een degelijke samenvatting van de inbreng vanuit de omgeving gemaakt?

- *Jeannet Koomans:* ja, deze komt in het Omgevingsverslag. We nemen vanavond een voorschotje op de inhoud van het Omgevingsverslag dus kijk als platformleden vooral goed mee of zaken goed verwoord zijn, niet vergeten worden etc.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik heb twee punten. Ten eerste is inspraak in dit proces niet van toepassing geweest: pas nadat eerder het inspraak-gedeelte van de NRD was afgerond werden we als platform geïnformeerd over het Rijswijkse deel van het project. Dat er inspraak is geweest is dus pertinent niet waar, je had het hoogstens theoretisch in een artikeltje in de plaatselijke krant kunnen lezen. Ten tweede wordt er altijd mee geschermd dat dit de meest kansrijke oplossingsrichtingen zijn, hoe zit het wat betreft de inspraak daarmee?

- *Jeannet Koomans:* de herziene tracéafweging gaat mee de inspraak in.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): is de herziene tracéafweging al klaar?

- *Jeannet Koomans:* ja, 20 april wordt deze behandeld in het bestuurlijk overleg met het nadrukkelijke verzoek deze, voorafgaand aan de inspraak, te delen met het platform en te publiceren op de website.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): bestaat de kans dat het proces tot stilstand komt bij teveel tegenstand rondom een bepaald onderdeel?

- *Martin Blikman:* nee, het gehele pakket gaat ter inzage en dan is het bestuurlijk besluit daarna leidend. Het is in principe een geste om een gedeelte van het project alvast met jullie te delen, ik zie het niet gebeuren dat het proces daardoor niet zoals gebruikelijk zal plaatsvinden.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* maar als de inbreng van platform sowieso geen impact gaat hebben, waarom ligt de tracéafweging dan ter inspraak? Want op basis van onze inbreng komt deze op losse schroeven te staan.
- *Martin Blikman:* als bewoners van mening zijn dat bepaalde punten niet goed zijn behandeld dan zijn daar vaste momenten in het proces voor om dat aan te geven. Hier kan vervolgens mogelijk extra onderzoek op volgen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* ik blijf het suggestief vinden want bestuurlijk is er nul baat bij extra onderzoek. De inspraak wordt hiermee toch op één hoop geveegd?
- *Martin Blikman:* dat gebeurt continu, je checkt gedurende het proces steeds of de informatie volledig, beschikbaar etc. is. De tracéafweging gaat nu wederom de inspraak in en dan is er de mogelijkheid tot reageren.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): we hebben de afgelopen tijd een heel circus gehad over intentieverklaringen, hoe verhoudt dat zich tot het procesverhaal?

- *Jeannet Koomans:* dit onderwerp staat op de agenda, we komen hier later op terug.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): ik heb frustratie overgehouden aan het bestuurlijke besluitvormingsproces voor de zomer van 2021. Er ontstond een gevoel van een geforceerd bestuurlijk besluit waarbij het verhaal achteraf pas bij elkaar wordt geveegd. De Plan-MER is wel enigszins een garantie dat dit nu niet gebeurt maar het blijft gaan om de intenties erachter en wat je als bewoner en platformlid voorgeschoteld krijgt. De participatie blijft tegenvallend.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): nog een beetje onderbouwend op hierboven, er is geen inspraak geweest. Je kon alleen maar zaken

toevoegen en nooit zeggen: 'ik ben tegen'. Daarnaast hebben we eerder heel gedetailleerde tijdslijnen gezien en zijn nu alle data weg. Is er sprake van vertraging?

- *Jeannet Koomans*: in de gesprekken die we met jullie hebben gehad kwam een aantal keer naar voren van, 'we zien door de bomen het bos niet meer'. Wat we nu net behandeld hebben is een toelichting op het proces, de tijdslijnen blijven hetzelfde. 27 juni gaat het pakket de inspraak in met 4-6 weken extra inspraakperiode omdat we in de zomer zitten en mensen dan op vakantie zijn.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: er is geen sprake van inspraak geweest op de NRD en Zeef 1, je kon niet tegen tracés zijn.
- *Martin Blikman*: de NRD is ter inspraak geweest, dat is een formele plicht aan de wetgevende zijde.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: eigenlijk ga je nu twee dingen tegelijk doen, mensen hebben nooit kunnen reageren op tracés die toegevoegd zijn.
- *Jeannet Koomans*: hier komen we straks nog op terug.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): ik heb een vraag over de opzet van de Plan-MER. In de verschillende bijeenkomsten is veel aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid. Is dat nu ook een MER-criterium?

- *Martin Blikman*: ja, in het afwegingskader zit het criterium verkeersveiligheid.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2)*: en hoe wordt dat beoordeeld?
- *Martin Blikman*: dat staat in de NRD, ik weet niet of het in verband met de tijd handig is als ik daar nu volledig op in ga. Er zijn kansrijke oplossingsrichtingen, die worden allemaal langs dezelfde maatstaf gelegd en per oplossing wordt gekeken door experts op het gebied van bijvoorbeeld verkeersveiligheid of deze voldoen. Hierbij wordt gescoord aan de hand van een puntenschaal. Leidt een kansrijke oplossing tot verbetering of verslechtering van een bepaalde modaliteit?

Vertegenwoordiger Overburgkade: een aantal verkeersveiligheidscriteria wordt kwalitatief beoordeeld, dat lijkt me wat subjectief?

- *Martin Blikman*: het zijn afzonderlijke criteria, alles wordt afzonderlijk in beeld gebracht.

Vertegenwoordiger Overburgkade: in een editie van Vlietnieuws leek het alsof er al een voorschot was genomen op een voorkeurstracé. Waar rook is, is normaal gesproken vuur, maar dat is in dit geval niet zo?

- *Jeannet Koomans*: Er is geen sprake van dat er al een besluit is genomen over een voorlopig voorkeursalternatief. De stukken hierover (Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en Plan-MER) worden nu nog opgesteld. Pas eind juni wordt er een bestuurlijk besluit genomen over de stukken die ter inzage worden gelegd.

Vertegenwoordiger Overburgkade: waar komt het Omgevingsverslag beschikbaar?

- *Jeannet Koomans*: dat gaat mee de inspraak in en eind deze week wil ik al een deel hiervan met het platform delen.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): alle plannen worden nu getoetst aan de situatie voor de toevoeging van Rijswijk dus hoe wordt daar nu mee omgegaan? Het onderzoekskader werd eerder dusdanig onvolledig gepresenteerd dat relevante informatie niet in de Plan-MER werd meegenomen.

- *Ronald Bon*: de gemeente Rijswijk heeft ook gereageerd op de NRD, waarbij opgemerkt moet worden dat alleen bij de aanleg van nieuwe sporen een straat MER-plichtig is. Kijkend naar de Broekslootkade is deze wel MER-plichtig vanwege nieuwe sporen, maar beide worden aan de hand van MER bepaald.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: de bewoners op de hoek waren juist blij dat de tram daar niet meer kwam.
- *Martin Blikman*: de Plan-MER bestaat uit allerlei thema's en voor ieder thema zijn andere locaties en knelpunten relevant. Voor mobiliteitseffecten wordt het gehele systeem bekeken.

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): hoe worden sub-delen van tracés beoordeeld? Je moet niet verdwijnen in gemiddelden.

- *Martin Blikman*: door deze op zo'n manier in beeld te brengen dat dit niet gebeurt.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1)*: eerder is dit niet gebeurd.
- *Martin Blikman*: op een bepaald punt moet je gaan samenvoegen.

Jeannet Koomans geeft het woord aan Rianne Roeleveld van Goudappel.

3. Methodiek vervoerwaarde studie – Rianne Roeleveld, adviseur Mobiliteit en Ruimte Goudappel

Rianne Roeleveld bedankt de platformleden voor hun aanwezigheid en stelt zichzelf nogmaals voor. Ze neemt het platform mee in de gebruikte methodiek.

VERVOERWAARDESTUDIE

Aandachtspunten werking verkeersmodel

Gebruik vMRDH2.4: aansluiting bij Verkenning CID-Binckhorst voor verfijning plangebied



- Het gaat om een statisch model, geen harde capaciteiten opgenomen.
 - OV geen bovengrens qua capaciteit, dit heeft geen invloed van drukte op de reistijd
 - Fiets geen bovengrens qua capaciteit.
 - Terugslag autoverkeer wordt niet meegenomen, wel een toenemende reistijd a.d.h.v. reistijdcurve
- Effecten buitengebied zijn grof
- In het model wordt geen rekening gehouden met trend van afvlakking autogebruik in stedelijk gebied. In enkele gevoeligheidsanalyses wordt dit effect wel nader beschouwd.

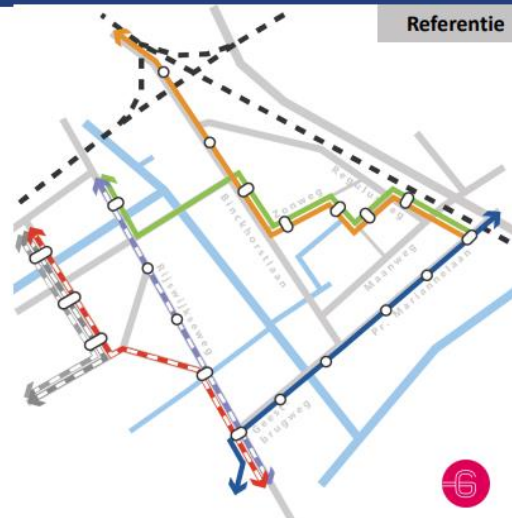


Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (1): wat is het plangebied?

- *Rianne Roeleveld:* de gehele MRDH zit er vrij gedetailleerd in. Met betrekking tot de specifieke vraag of Gouda ook onder dit gedetailleerder gebied van het verkeersmodel valt: nee, Gouda valt niet onder de MRDH en valt daarmee niet onder het gedetailleerdere gebied. Alles buiten de MRDH is wel opgenomen maar grofmaziger. Ter info, Gouda valt onder het verkeersmodel omgevingsdienst Midden Holland.

Referentie situatie

- Netwerk**
 Ruimtelijke vulling conform ambities 2040
- Alleen vastgestelde ontwikkelingen (Rotterdamsebaan wel, geen zuidwestlandcorridor)
 - Lagere parkeernorm in de Binckhorst verder geen wijzigingen in autobeleid
 - Inclusief No-Regret pakket
 - Optimalisatie fietsroutes
 - Fietsparkeren
 - Hubs



Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: HOV Binckhorst gaat maar tot 2030.

- *Ewald Borkens*: zo werken effectrapportages. Je kijkt 10 jaar vooruit voor de effecten, de Plan-MER gaat tot 2040.
- *Rianne Roeleveld*: u heeft wel gelijk, we gaan ervan uit dat in 2030 de HOV er ligt maar voor de vervoerwaardestudie is gerekend met het eindbeeld met als zichtjaar 2040 en bijbehorende beleidsinstellingen.

B. Bus		2B ✓	3B ✓		5B ✓		1B ✓
T. Tram	1T ✓	2T ✓		4T ✓	5T ✓	6T ✓	7T ✓
L. Lightrail	1L ✓	2L ✓					

✓ = tracévariant, ook onderdeel van PlanMER, MKBA en Businesscase
 ✓ = tracévariant, geen onderdeel van PlanMER, MKBA en Businesscase

Rianne Roeleveld licht toe dat 6T en 7T niet in de Plan-MER worden meegenomen maar dat vanuit Zeef 1 diverse vragen zijn gesteld in dit kader en daarom is besloten dit wel te onderzoeken.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: waarom zie ik hier nu bepaalde varianten niet in, zoals de -1 bij station Voorburg?

- *Rianne Roeleveld:* Als hiermee wordt bedoeld waarom enkele vakjes niet onderzocht zijn, dan is vanuit de MIRT verkenning besloten deze varianten niet door te rekenen. Aanleiding waarom sommige varianten niet doorgerekend zijn kan zijn dat een tram en/of lightrail door bijvoorbeeld de Melkwegstraat fysiek niet mogelijk is.

Vertegenwoordiger Overburgkade: 6T en 7T worden niet in de Plan-MER meegenomen maar worden toch wegens hun belang onderzocht. Hoe kan het zijn dat daar wordt afgeweken van waarop ingezet is? Is dit een politiek besluit?

- *Rianne Roeleveld:* nee, dit is geen politiek besluit, deze varianten kan je zien als een gevoeligheidsanalyse om de resultaten beter te kunnen duiden

Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2): wat houdt sturend beleid in?

- *Rianne Roeleveld:* bijvoorbeeld beleid dat autogebruik relatief meer ontmoedigt in de vorm van lagere parkeernormen en het afwaarderen van enkele wegen in Den Haag etc.
- *Vertegenwoordiger PM laan, Laan van Middenburg, Westeinde (2):* en wie bedenkt dat?
- *Ewald Borkens:* Dat komt voort uit een eerdere analyse van scenario's. Dit is niet specifiek opgesteld voor deze Verkenning.

Vertegenwoordiger Maanplein: ik heb een heleboel vragen. Hoe gaan jullie om met vrachtverkeer?

- *Rianne Roeleveld:* daar is geen wijziging op toegepast in vergelijking met de referentiesituatie.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* dus de lightrailinstallatie heeft geen effect op de berekeningen rondom het vrachtverkeer?
- *Rianne Roeleveld:* Ik hou me bezig met de strategische advisering rondom het inzetten van verkeersmodellen, deze details zal ik even moeten navragen bij collega's.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* over het interregionaal verkeer, waar komt het scenario uit?
- *Ewald Borkens:* we gebruiken daarvoor het landelijke prognosemodel.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* wat wegen jullie af, meerdere kernwaarden of één?
- *Rianne Roeleveld:* We leveren diverse vormen van output. Deze resultaten dienen als basis om o.a. de Plan-MER mee te vullen. We hebben het hierbij dan over aantallen reizigers, in- en uitstappen etc.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* hoe zit het met de gevoeligheidsanalyse ten opzichte van het referentiescenario?
- *Rianne Roeleveld:* Zie de toelichting bij de dia betreffende de watervalmethodiek.
- *Vertegenwoordiger Maanplein:* en voor de groei van de verschillende modaliteiten op de dia, gebruiken jullie daarvoor een indexcijfer?
- *Rianne Roeleveld:* ja.

Vertegenwoordiger Hoekweg: in aanvulling op de modaliteiten, hoe neem je kencijfers van een dergelijke snel veranderende situatie mee?

- *Rianne Roeleveld:* over het deel van het vrachtverkeer moet ik het antwoord even schuldig blijven, maar we kijken met betrekking tot de Rotterdamsebaan naar wat er nu gebeurt. Eigenlijk gebeurt er verder niet veel met de gegevens uit 2019, de variantenafweging vindt plaats op basis van referenties.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar hoe voorkom je onnauwkeurigheid?
- *Rianne Roeleveld:* Een verkeersmodel is een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Er is een toekomstscenario berekend waarin bepaalde gebeurtenissen verwerkt zijn.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar hoe doe je dat met zo weinig data? Hoe neem je effecten mee?
- *Rianne Roeleveld:* ik kom hier op terug, het antwoord hierop is gemakkelijk boven tafel te krijgen.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar waar het me om gaat is hoe je effecten meeneemt van een situatie die nu onduidelijk is?
- *Ewald Borkens:* het verkeersmodel wordt gekalibreerd op cijfers. Het is extreem moeilijk om voor 2040 exact te berekenen wat bijvoorbeeld het aantal auto's op de weg zal zijn. Maar voor een vergelijking van varianten is dit model goed bruikbaar.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* maar de situatie met en zonder Victory Boogiewoogie tunnel (Rotterdamsebaan) is hetzelfde?
- *Rianne Roeleveld:* in 2019 zit geen tunnel, in 2040 wel. De toekomst is onzeker, maar deze zit wel degelijk opgenomen in het verkeersmodel.
- *Vertegenwoordiger Hoekweg:* wat is de basis voor de kencijfers in het model?
- *Rianne Roeleveld:* we gebruiken qua cijfers WLO-scenario's (Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving) in combinatie met referenties.
- *Jeannet Koomans:* het is en blijft een model dat bedoeld is om de situaties te vergelijken.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): ik snap de zorg wel. Ik begrijp dat het model geen absolute waarheid is maar ja, de Mall of the Netherlands doet zijn ook ding niet etc.. Het is gewoon een reële zorg, kijk naar de Geestbrugweg, dus het blijft een belangrijk discussiepunt. In de intentieverklaring stond daarnaast geen verschuiving van knelpunten, hoe is dat meegenomen?

- *Rianne Roeleveld:* het beoordelen van knelpunten is een vertaalslag richting de PlanMER. Hierin worden de intensiteiten uit het verkeersmodel bekeken en vervolgens vastgesteld of de knelpunten wel of niet toenemen.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2):* ik ben bezorgd over een mogelijke waterbedsituatie die ontstaat, hoe wordt dit voorkomen?
- *Martin Blikman:* daarom zijn we nu dit proces aan het doorlopen, alle onderzoeken brengen zo objectief mogelijk in beeld wat er precies gebeurt. De keuzes die daarin vervolgens gemaakt worden zijn bestuurlijke afwegingen, daar komen we nog op terug.

Vertegenwoordiger Overburgkade: Mulder heeft aangegeven geen gebiedspaspoorten meer te willen ontwikkelen, hoe zit het met de woningen in het model?

- *Jeannet Koomans:* dat zit in de gevoeligheidsanalyse.
- *Ewald Borkens:* 2040 is de eindsituatie waar we naar kijken.

- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: dus in de tussenperiode zitten we me de gebakken peren?
- *Rianne Roeleveld*: Met het verkeersmodel rekenen we alleen met het eindbeeld, de tussenperiodes worden verder niet meegenomen.

De volgende vragen konden tijdens de presentatie niet worden beantwoord. Hieronder de vragen en de antwoorden:

NB1: *Is het effect op/door vrachtverkeer ook meegenomen in de modellen?*

Vrachtverkeer is onderdeel van het verkeersmodel. De beleidsinstellingen die zijn doorgevoerd zijn met name gericht op autoverkeer maar indien een fysieke maatregel aan de weginfrastructuur wordt gedaan, denk aan knip, geldt dit ook voor vrachtverkeer.

Met betrekking tot de output: In de modalsplit cijfers is vrachtverkeer niet meegenomen. Wanneer wordt gesproken over motorvoertuigen (mvt) in de rapportages zit hier het vrachtverkeer wel in.

NB2: *Wat is de basis van de cijfers die zijn gebruikt?*

Dit is niet zo eenvoudig te beantwoorden, maar voor de basis van de ruimtelijke vulling in het studiegebied, denk aan o.a. inwoners en arbeidsplaatsen, is de basis opgesteld aan de hand van diverse bronbestanden zoals gemeentelijk register (inwoners), lisa (arbeidsplaatsen) en CBS. Toevoeging aan dit programma wordt gedaan op basis van vastgestelde ambities.

NB3: *Er is toegelicht dat met cijfers wordt gewerkt uit 2019 en met de situatie zoals die op dit moment is. Wat betekent dit voor ontwikkelingen als de Victory Boogie Woogie tunnel die na 2019 is geopend? En het verbod op vrachtverkeer op de Maanweg per 2022?*

De Rotterdamsebaan is zeker meegenomen in het prognosenetwerk van de referentie en de varianten. Bij de vergelijking van de varianten en de effectenbepaling van de varianten wordt dus uitgegaan van een vergelijkbare situatie, het prognosenetwerk 2040, inclusief Victory Boogiewoogie tunnel. Het basisjaar 2019 of opening in 2022 spelen hierin geen rol.

Het verbod op vrachtverkeer op de Maanweg per 2022 is niet in de modelinstellingen opgenomen.

NB4: *Is bij de Maanweg gerekend met 2x1 of 2x2 rijbanen?*

Antwoord: 2x1

NB5: *Het model is op strategisch niveau, maar zijn wel de verschillende opties uit het schetsontwerp meegenomen? In het Voorburgse deel van de Binckhorstlaan is een optie ingetekend waarbij het HOV op een vrije baan door de straat rijdt, maar er is ook een optie ingetekend waarbij het HOV samenloopt met het wegverkeer. Wat is de invloed van deze keuze op de output van het verkeersmodel?*

Hoe reëel zijn beide opties gezien vanuit het verkeersmodel?

Antwoord: In het verkeersmodel wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van het HOV op het gehele traject. Het verschil van een deel vrije baan t.o.v. samenloop met overig wegverkeer is hierin niet te onderscheiden.

NB6: *Zijn er significante verschillen tussen de tracés als het gaat om de output van het verkeersmodel? Ik kan me namelijk ook voorstellen dat de tracés marginaal van elkaar verschillen en dat vooral de aspecten die in de gevoeligheidsanalyse worden gevarieerd echt van toepassing zijn op de output van het model waar het gaat om HOV, pakken mensen wel of niet het HOV.*

Antwoord: Dit is uitgebreid opgenomen in de stukken die binnenkort openbaar worden.

In de bijlage van dit verslag zijn later per mail binnengekomen vragen over de vervoerwaardestudie opgenomen.

3. Toelichting intentieverklaring – Jeannet Koomans

Jeannet Koomans geeft een toelichting op de intentieverklaring..

INTENTIEVERKLARING

Toelichting intentieverklaring



Op 24 februari 2022 is de intentieverklaring ondertekend door bestuurders van:

- Gemeente Den Haag
- Gemeente Leidschendam – Voorburg
- Gemeente Rijswijk
- Provincie Zuid-Holland
- MRDH
- Ministerie BZK
- Ministerie I&W

Toelichting intentieverklaring



Doel:

- Het expliciteren van de intenties, belangen en aandachtspunten van betrokken partijen m.b.t. de Verkenning
- Opmaat naar op te stellen bestuursovereenkomst

Inhoud:

- Context Verkenning: duiding van de opgave voor woningbouw en bereikbaarheid
- Opgave Verkenning: wat wordt met de verkenning beoogd
- Proces: omgang met omgeving, zorgvuldigheid versus tempo, intentie om er samen uit te komen
- Zorgvuldige afweging: intenties omtrent inpassing en optimalisatie van (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, groen en gezondheid en zo veel als mogelijk rekening te houden met de belangen en aandachtspunten van elke partij
- Overzicht belangen en aandachtspunten per partij, o.a. obv eerder aangenomen moties

35

Toelichting intentieverklaring



Relevante passages:

- "Partijen benaderen de omgeving open en transparant en zetten in alle fasen van het project in op participatie met de omgeving. Daarbij staan partijen open voor signalen vanuit de omgeving"
- "Partijen hebben de intentie om in alle fasen van het planproces de mobiliteitsmaatregelen, en specifiek de HOV-verbinding, zo zorgvuldig mogelijk en met respect voor de omgeving in te passen en uit te voeren. Daarbij zijn de thema's (verkeers)veiligheid, leefbaarheid, groen en gezondheid van groot belang. Partijen zorgen voor een zorgvuldige afweging op deze aspecten na in elke fase van het project, passend bij het abstractieniveau van elke fase."

36

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1): ik heb een proces-gerelateerde vraag. Er is een intentieverklaring met veel bijlagen, onderzoeken etc. en ik zie nog steeds een lawine op me afkomen met net aangetreden bestuurders. Hoe wordt daar vanuit het project naar gekeken, vanuit de motor van het geheel?

- *Thijs Jansen:* wat nu ter inspraak wordt gelegd, is een vastgestelde procedure.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1):* hoe past de intentieverklaring in het totale proces? De volgende stap is volgens mij de bestuursovereenkomst, dat is nogal wat.
- *Ronald Bon:* wat we nu in de inspraak brengen, is een bestuurlijk waardevrij verhaal. Hier heeft nog geen politieke afweging op plaatsgevonden. De intentieverklaring is alleen vroeg aan de bestuurders voorgelegd zodat zij op tijd hun mogelijke zorgen

kunnen uiten. Straks verderop in het proces komt er meer bestuurlijke duiding en de intentieverklaring vormt daar een onderdeel van.

- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: het is al bijna zomer, hoe zit het met de planning?
- *Ronald Bon*: de bestuurlijke duiding zit in het eerste kwartaal van 2023.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: ik dacht dat de bedoeling was de intentieverklaring in de bestuursovereenkomst te gieten.
- *Jeannet Koomans*: Na besluitvorming over het voorkeursalternatief volgt de volgende stap richting een bestuursovereenkomst.
- *Bert Swart*: een bestuursovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst: hoe gaan kosten verdeeld worden enz.. Bij de MIRT komt dan het antwoord van het Rijk: 'oké we faciliteren dit en dit'. In de bestuursovereenkomst wordt vervolgens bepaald wat alle andere partijen gaan bijdragen. In het gemeenteraadsbesluit wordt wel verwezen naar deze overeenkomst, maar die wordt pas in een later stadium getekend.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (1)*: ik mis toch het tijdschema.
- *Jeannet Koomans*: het tijdschema is niet gewijzigd sinds de vorige presentaties.

Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2): wat is nu de meerwaarde van die hele intentieverklaring? Want er staan wel al vastgelegde belangen in.

- *Jeannet Koomans*: je krijgt pas bestuurlijke duiding na inspraak op o.a. het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid. De gehele inspraakprocedure moet eerst afgerond zijn voordat het Masterplan Bereikbaarheid wordt vastgesteld.
- *Ronald Bon*: in de laatste fase zit ook de zienswijze van het platform, dat maakt onderdeel uit van het Masterplan. Dat wordt vervolgens weer bij de raad neergelegd.

Vertegenwoordiger Overburgkade: ik heb nog even naar de planning gekeken, het voorlopige voorkeursalternatief zou in maart moeten komen.

- *Jeannet Koomans*: ja, dan zouden alle onderzoeksresultaten beschikbaar moeten zijn zodat het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid opgesteld kan worden. Het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid zou pas later klaar zijn en vòòr de zomer van 2022 de inspraak in gaan.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: wat hier in maart gepland was wordt doorgetrokken tot juli en augustus?
- *Bert Swart*: we hadden de hoop dat in maart alle onderzoeken gereed zouden zijn, maar door corona zijn deze iets vertraagd. We zijn deze aan het afronden maar de inspraak moet wel voor de zomer starten.
- *Vertegenwoordiger Overburgkade*: er komt geen voorlopig voorkeursalternatief in maart/april?
- *Jeannet Koomans*: nee.

Vertegenwoordiger Wijkvereniging Oud Voorburg: de 'parkzone Maanweg' klopt niet. Het is een ecologische zone.

- *Jeannet Koomans*: Eind deze week ontvangen jullie de hoofdstukken van het omgevingsverslag die gaan over de input van het platform met het verzoek om hierop te reageren en aan te vullen. Dat is precies ervoor bedoeld om dat soort dingen eruit te pikken en aanvullende informatie hierover te ontvangen

- *Jeannet Koomans*: het gaat hier specifiek om de zorgen die jullie vanuit de omgeving willen meegeven aan de bestuurders.

Vertegenwoordiger Broekslootkade - Cromvlietzijde: zijn de illustraties aangepast naar aanleiding van de opmerkingen? Het gaat hierbij vooral om de brug.

- *Casper Prudhomme van Reine*: de illustraties zijn vooral gemaakt om de bewoners een beeld te geven.
- *Jeannet Koomans*: de gegeven input is meegenomen door Arcadis, we hebben daar nu niet per punt feedback over.
- *Vertegenwoordiger Geestbrugweg (2)*: het belangrijkste is dat de illustraties consistent zijn.

4. Benen op tafel gesprek

De plenaire sessie wordt gevolgd door parallelgroeps gesprekken.

Onderstaand hebben we alle reacties op de vragen die besproken zijn tijdens de groepssessies gebundeld. Op sommige punten hebben platformleden andere, soms tegengestelde, wensen of suggesties. Deze hebben we ongewijzigd en zonder conclusie of mogelijke oplossing meegenomen in dit verslag ter verdere verwerking in het omgevingsverslag.

Subgroep over omgevingsverslag

1. Wat verwachten jullie van het omgevingsverslag? Is het doel helder?

- Leden willen erop kunnen reageren aangezien het hun inbreng is geweest
- Het verslag moet kort en krachtig zijn maar vooral overzichtelijk
- Juiste weergave van het besprokene
- Een duidelijk verhaal per onderdeel van het traject
- Een samenvatting per wijk/straat is noodzakelijk
- Het document wordt waarschijnlijk te groot waardoor het sentiment verloren gaat
- Tijdlijn aan documenten die ter inspraak gaan

2. Welke thema's mogen niet ontbreken in het omgevingsverslag?

- Thema's die niet officieel onderzocht zijn, maar volgens omgeving wel relevant, zoals impact sociale omgeving
- Wees transparant – benoem het gebrek aan vroegtijdige communicatie
- Benoem de verschillen tussen straten/wijken wat betreft stadium van betrokkenheid
- Ecologische zone langs de Maanweg
- De huidige verkeersveiligheid van de bestaande straten en het eventuele gevolg van een HOV-verbinding op de verkeersveiligheid
- Parallele trajecten die van invloed zijn
- Geluid en emissies
- Nieuwe inzichten Koningscorridor en Huygenstunnel

- Fasering in besluitvorming en uitvoering: vertraagde 2^e tranche van 5.000 woningen
- Doorkijk naar volgende ontwerpfase → vastleggen dat overlastbeperkende maatregelen niet worden geschrapt
- Veiligheid nu i.p.v. de toekomst
- Hoe om te gaan met HOV langs schoolzones
- Tijdelijkheid / toekomstbestendigheid van bestaande tracés versus investeringen
- Fietsveiligheid
- HOV in gemengd verkeer
- Nieuwe inzichten en ontwikkelingen van de Koningscorridor, de Utrechtsebaan en de Huygenstunnel

3. Welke aanbevelingen voor de vervolgfase kunnen meegegeven worden?

- HOV-aanlanding bij station Voorburg op -1
- Minder tijdsdruk
- Betere planning sessies. Deze lopen altijd uit
- Maak scenario's voor de fasering in woningbouw en fasering in de realisatie van een HOV

Subgroep over terug- en vooruitblik Platform en proces

1. De platformleden vertegenwoordigen een achterban. Wat zijn de ervaringen met het betrekken/consulteren/informereren van deze achterban?

- Geïnteresseerden stellen informatie vanuit de Platformleden erg op prijs
- Info moet niet via Platformvertegenwoordigers lopen, maar via de organisatie
- Ondersteuning van de projectorganisatie bij het informeren van de achterban is belangrijk
- De omgeving vraagt zich af waarom bewoners andere bewoners moeten informeren
- Informeren achterban blijkt lastig
- Documenten op tijd verstrekken zodat vertegenwoordigers hun achterban kunnen informeren

2. Hoe kan de projectorganisatie hierbij ondersteunen in een volgende fase?

- Kortere verslaggeving die per mail gedeeld kan worden met de achterban
- Bijeenkomsten organiseren voor deelgroepen c.q. wijken

3. Wat kunnen we meenemen uit de ervaringen van platform 1 t/m 7? Wat ging goed?

- Te weinig ruimte voor interactie
- Kleinere brokken met meer overlegruimte
- Te weinig gelegenheid tot vragen. Komt ook door Teams

4. Wat kunnen we in de volgende fases anders doen?

- Beantwoording vragen is cruciaal

- Als project niet naar de gemeente Rijswijk wijzen aangezien het niet hun plan is
- Vakjargon beter uitleggen

5. In juni 2022 gaan het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid, de Plan-MER en achterliggende documenten de inspraak in. Wat is er ter voorbereiding van deze periode nog nodig?

- Alle input op tijd
- Genoeg tijd om terug te koppelen naar achterban
- Organiseren van openbare bijeenkomsten om bewoners direct te informeren
- 1 bijeenkomst met een tijdlijn c.q. bestuurlijke momenten
 - Ook parallelle trajecten meenemen
- Een bijeenkomst direct na start inspraak

BIJLAGE

Vragen over de vervoerwaardestudie die per mail zijn binnengekomen

· het verschil in doorstroming (snelheid) op de PM laan / Ln van Middenburg/ Westeinde en de Maanweg ; die is op de PM laan minder als gevolg van menging met auto's en bussen, overstekende voetgangers, verkeer uit zijstraten, dubbel parkeren bij woningen . Daar kan nog aan worden toegevoegd de invoering van een 30 km limiet op de PM laan (landelijk voorgenomen beleid)

Antwoord: In het verkeersmodel wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van het HOV op het gehele traject. Het verschil van menging met andere modaliteiten is hierin niet te onderscheiden.

· het verschil in aantal gebruikers van de HOV tram op het tracé PM laan en de Maanweg; voor de bewoners van Voorburg West voegt de tram weinig toe aan de bestaande verbindingen (bussen, trein) met Station Voorburg en Den Haag CS.

Antwoord: Het verschil in OV gebruikers in de verschillende tracé varianten komt terug in de stukken die binnenkort openbaar komen.

1. Snelheid in relatie tot veiligheid

Inleiding: in het Startdocument MIRT Verkenning wordt bij alternatief 1 en 3 een HOV tram route als optie over de Prinses Mariannelaan richting Station Voorburg gepresenteerd. In feite is de lus via de Laan van Middenburg en het Westeinde onderdeel van deze optie maar die worden niet genoemd. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ontbreekt deze optie bij het alternatief HOV tram en wordt alleen de route via de Maanweg genoemd. In het NRD wordt (op pag 26) over de HOV tram opgemerkt: "Het materieel rijdt zoveel mogelijk op een eigen baan om menging met ander verkeer te voorkomen". Daarbij wordt in fig 3-2 een schematisch dwarsprofiel van een weg met HOV tram getoond. Daarop staan trottoirs, vrijliggende fietspaden en een aparte rijbaan voor snelverkeer. Op de Maanweg is er voldoende ruimte voor zo'n dwarsprofiel.

Op de Prinses Mariannelaan ontbreekt de ruimte voor zo'n dwarsprofiel. Dit is het geval bij de reeds aanwezige tramrails maar nog meer wanneer deze verder uit elkaar gelegd moeten worden voor de HOV tram. Deze weg wordt wel intensief gebruikt door snelverkeer (wijkontsluiting maar ook regionale verplaatsingen tussen Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en Voorschoten en naar de A4 en A12). Ook is er veel fietsverkeer (plaatselijke en regionale fietsroute). Daarbij is het een woonstraat met veel dwarsstraten en oversteekbewegingen. Ook zonder een HOV tram is deze situatie al onveilig en beantwoordt niet aan de richtlijnen voor een duurzaam veilige weginrichting.

De Laan van Middenburg en het Westeinde zijn smalle woonstraten die zijn ingericht als 30 km gebied en een groot aantal gelijkwaardige kruisingen.

Vraag 1.1: hoe houden verkeersmodellen rekening met impact van snelheid in de verschillende tracés van enerzijds de trams, maar ook op ander verkeer (bus en auto)

Antwoord: In het verkeersmodel zijn auto, OV& fiets gescheiden netwerken. Een overbelast autonetwerk heeft geen invloed op de rij snelheden van het HOV wat in de praktijk misschien wel het geval kan zijn als deze de rijbaan delen. Andersom, heeft de hoeveelheid trams geen invloed op de vertraging van het autoverkeer.

In de modellen wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van de tram, bus of Lightrail. Dit wordt bepaald door o.a. de hoeveelheid haltes, hoe lang hij bij de haltes stilstaat en de snelheid die hij mag/kan op de tussenliggende tracés. De interactie met het andere verkeer (fietsers auto's) is in die aanname opgenomen.

Op de PM laan kruising met de Heeswijkstraat is er sprake van een schoolzone (Groen van Prinstererschool).

Vraag 1.2: Wat zijn de richtlijnen voor het rijden van een tram door een schoolzone?

Antwoord: In het verkeersmodel zijn daar zijn geen aparte richtlijnen voor.

Vraag 1.3: Wat voor impact heeft het kruisen van een schoolzone voor de snelheid van tram in de modellen?

Antwoord: In het verkeersmodel heeft het kruisen van een schoolzone niet direct impact op de snelheid van de tram. Er wordt gewerkt met gemiddelde snelheden.

PM laan kruising Westenburgstraat is een overgang zonder verkeerslichten, waar regelmatig ongelukken gebeuren, omdat hier geen enkele oversteekvoorziening is, terwijl het een door het doorgaande regionale fietsverkeer veel gebruikte aansluiting is om van de PM laan richting Den Haag (Regulusweg/Supernovaweg) te gaan.

Vraag 1.4: Welke aanpassingen worden gedaan voor deze kruising in de verkeersmodellen? En wat heeft dit voor impact op snelheid?

Antwoord: In het verkeersmodel is er niets aangepast voor dit kruispunt om de oversteekbaarheid te verbeteren. Indien een HOV hier wordt aangelegd is deze oversteek een belangrijk aandachtspunt en zal hier rekening mee moeten worden gehouden in de verdere uitwerking.

Tenslotte

Vraag 1.5: in hoeverre geldt bij tracés dat de ketting op de zwakste schakel breekt? i.e. op welk moment gaat de snelheid van het hele tracé omlaag omdat een deel van het tracé een veel lagere snelheid heeft? En hoe houdt het model hier rekening mee?

Antwoord: Er wordt gewerkt met gemiddelde snelheden van het HOV, specifiek met halte-halte tijden. Het verkeersmodel is een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid en een ondersteunende tool voor de ontwikkeling van verkeers- en vervoerbeleid. De resultaten zijn een beschrijving van een gemiddelde werkdag in het jaar. De snelheden op de langzamere stukken worden gecompenseerd met de snelheid op de snellere stukken als bijvoorbeeld Binckhorstlaan met vrije baan. Het principe, dat de ketting op de zwakste schakel breekt is in de verkeersmodellen dus niet van toepassing.

2. Vervoerwaarden

Er wordt veel gesproken over vervoerwaarden. Er worden een hoop woningen en bedrijven gevestigd, maar we gaan ervan uit dat de ligging van de rails en haltes invloed heeft op vervoerwaarden. Graag zouden we hier dus wat meer duidelijkheid over krijgen.

Vraag 2.1: Hoe worden de vervoerwaarden berekend?

Antwoord: Dit wordt in de vervoerwaardestudie, die ter inzage wordt gelegd, toegelicht.

Vraag 2.2: Wat is de impact op vervoerwaarden vrije baan vs gemengd verkeer, 50km en 30km wegen

Antwoord: De vervoerwaarde is een resultante van een combinatie van parameters. Gemiddelde snelheid, ruimtelijke vulling, bestemmingen, locatie en aantal haltes etc. Hierover is geen eenduidig antwoord te geven wat de impact van enkel vrije baan of enkel 50km/u of 30km/u zou zijn. De resultaten van de vervoerwaarde zijn terug te vinden in de vervoerwaardestudie die ter inzage wordt gelegd.

Vraag 2.3: Hoe wordt aantal bewoners hierin meegenomen? En dan ook gesplitst naar leeftijd (aannname kinderen onder de 15 hebben geen vervoerwaarde).

Antwoord: In het verkeersmodel zitten diverse leeftijdscategorieën met hun eigen vervoerswijze-voorkeuren. Iedere categorie heeft zijn eigen ritproductiefactoren. Op basis van bestaande onderzoeken en data van reisgedrag wordt door het model een inschatting gemaakt van het reisgedrag van bewoners. Leeftijdsofbouw maar ook bijvoorbeeld wel of geen autobezit is daar een onderdeel van.

Vraag 2.4: Wat is de impact van afstand tot haltes? Aannname: hoe verder van halte hoe lager de vervoerwaarde

Antwoord: Het model rekent met reistijden dus als het meer tijd kost om te reizen wordt het alternatief minder aantrekkelijk. Dus hoe verder iemand van een halte woont hoe minder aantrekkelijk het is om van deze halte gebruik te maken, andere vervoerwijzen kunnen dan gaan concurreren.

Vraag 2.5: In welke mate wordt hier parkeernorm/ gemiddeld autobezit in de wijk meegenomen. Aannname hoe meer auto's hoe lager de vervoerwaarde

Antwoord: In diverse gevoeligheidsanalyses is de aantrekkelijkheid van de auto naar beneden bijgesteld. Dit in de vorm van aangepaste parkeernorm of routes onaantrekkelijk maken. Dit zie je terug in aantal autoritten van en naar het studiegebied.

Vraag 2.6: Wat is de impact van lengte van tracé tot eindstation op de vervoerwaarde. En specifiek wat is de exacte afstand van bocht Binckhorstlaan/ Maanweg tot Station Voorburg via de PM-laan/ LvM/ Westeinde versus tracé over de Maanweg?

Antwoord: De afstand van beide bovengenoemde tracés zijn vrijwel gelijk. De vervoerwaarde wordt o.a. beïnvloed door de rijtijd over een tracé en de nabijheid van bewoners, arbeidsplaatsen en bestemmingen bij de haltes.

Zoals tijdens platformbijeenkomst aangegeven is er een risico dat belangrijke details wegvallen in gemiddeldes.

2.6: Wat is uw inschatting na al het bovenstaande over de vervoerwaarde op het traject vanaf de bocht Binckhorstlaan/ Maanweg voor de verschillende opties (PM laan vs Maanweg)

Antwoord: Dat wordt in de vervoerwaardestudie, die in de inspraak komt te liggen gepresenteerd.

Vraag 2.7: Kunt u splitsing aanleveren in stuk vanaf einde Binckhorstlaan (i.e. verschil Maanweg en PM laan).

Antwoord: Dat wordt in de vervoerwaardestudie, die in de inspraak komt te liggen gepresenteerd.

3. Boven/ ondergrens & behoud bestaande buslijnen

Sinds 2007 is Voorburg geen intercity station meer en tramlijn 10 naar station Voorburg is sinds 2011 niet meer in gebruik, omdat deze niet rendabel was. Sindsdien rijden er een aantal bussen naar Station Voorburg richting Den Haag (23, 26, 28, 45). Tijdens een presentatie gaf u aan dat er geen bovengrens is qua capaciteit (even los van leefbaarheid en veiligheidsaspecten). In uw presentatie gaf u aan dat buslijnen (i.i.g. lijn 23) blijft bestaan in de modellen.

Vraag 3.1: Kijkt het model wel naar een ondergrens? i.e. is er nu al te zeggen of een lijn rendabel wordt?

Antwoord: Het model levert alleen een inschatting van vervoerwaarden, er is geen ondergrens gedefinieerd. Op basis van de resultaten kan een conclusie getrokken worden over hoe de OV lijnen zich tot elkaar verhouden of een lijn dan rendabel is of niet. Dit komt niet uit het verkeersmodel.

Vraag 3.2: Heeft uw model getoetst versus de huidige bezitting van de bestaande buslijnen. En zo, kunt u de nauwkeurigheid delen? Zo nee, kunt u dit alsnog doen?

Antwoord: Ja, het basisjaar is gekalibreerd op OV-chipkaartdata op meerdere doorsnedes.

Vraag 3.3: Wat verwacht het model qua bezettingsgraad van de huidige buslijnen en zullen deze nog voldoen aan de ondergrens?

Zie antwoord op vraag 3.1 en bezettingsgraden worden gepresenteerd in de vervoerwaardestudie

4. Overig

Sinds 2019 heeft de Hoftramm een restaurant aan de Laan van Middenburg, waar het voedsel wordt ingeladen, en gebruikt Station Voorburg als opstapplaats.

Vraag 4.1: Hoe beïnvloedt dit de vervoerssnelheid voor tracé PM-laan?

Antwoord: Dat is in deze fase niet in detail onderzocht.

Voorburg-West is een wijk waar veel online besteld wordt (zoals waarschijnlijk in heel Nederland).

Vraag 4.2: Gaan er gegevens in het model, met de hoeveelheid busjes die op de tramrails stoppen, en de impact op de snelheid (en dus vervoerwaarden)?

Antwoord: Nee, dit zit niet in het model. In de modellen wordt uitgegaan van een gemiddelde snelheid van de tram, bus of lightrail. Dit wordt bepaald door o.a. de hoeveelheid haltes, hoe lang hij bij de haltes stilstaat en de snelheid die hij mag/kan op de tussenliggende tracés. De hoeveelheid busjes die op de tramrails stoppen en de impact die dit heeft op de snelheid van het HOV is hierin niet opgenomen. Hiervoor zal aandacht moeten zijn in de verdere uitwerking.



BIJLAGE B

Documenten inloopsessies

Presentaties, sfeerverslagen en vraag- en antwoorddocumenten van de georganiseerde inloopsessies



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 8 april 2021

Op donderdag 8 april vond in het kader van de Verkenning CID-Binckhorst de eerste online inloopsessie plaats. Doel van deze bijeenkomst was om geïnteresseerden terugkoppeling te geven van de eerste bijeenkomst van het Platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbende partijen op 25 maart jl. Van tevoren hadden 59 geïnteresseerden zich aangemeld. Uiteindelijk was er een mooie opkomst van 30 mensen tijdens de bijeenkomst.

De opzet van de inloopsessie volgde de lijn van de bijeenkomst van het Platform. Na een korte opening en welkom werd een presentatie gegeven over het proces van de Verkenning en de alternatieven die onderzocht worden in deze fase. Vervolgens was er ruimte en tijd voor vragen, waarna het gesprek met de projectteamleden in kleinere deelgroepen werd voortgezet.

Voordat de presentatie startte, werd kort ingegaan op de meest recente ontwikkelingen in de Verkenning: de motie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg over een eventueel nader te onderzoeken alternatief via de Broekslootkade. Signalen over dit alternatief werden op 25 maart ook door enkele deelnemers van het Platform naar voren gebracht. De projectorganisatie gaf aan deze signalen en de motie serieus te nemen, en in afwachting te zijn van het verzoek van de gemeente Leidschendam-Voorburg om de mogelijkheden en onmogelijkheden om dit alternatief nader te onderzoeken.

Tijdens de bijeenkomst werden veel vragen gesteld. Veel voorkomende onderwerpen waren nut en noodzaak van de HOV-verbinding, de status van de Prinses Mariannelaan als faseringsvariant en de manier waarop de keuze tussen de verschillende alternatieven wordt gemaakt. Verder werden ook vragen gesteld over de onderbouwing van het tracé door de Geestbrugweg, de status van de Quick Scan Zonweg en de aanlanding van de tram of lightrail bij station Voorburg. Ook spraken verschillende deelnemers aan de sessie hun zorgen en aandachtspunten uit ten aanzien van onder andere leefbaarheid, (verkeers)veiligheid, geluid, trillingen in relatie tot de te onderzoeken HOV-verbinding. Door veel aanwezigen werd tenslotte benadrukt dat een zorgvuldige afweging van de verschillende alternatieven op basis van gelijkwaardige informatie voor hen heel belangrijk is.

Een groot deel van de vragen kon direct beantwoord worden, maar vanwege tijdgebrek lukte dit niet met alle vragen. Toegezegd werd dat de vragen worden gebundeld en beantwoord in een 'Meest-gestelde-vragen document'. Deze wordt per mail toegestuurd aan de mensen die zich hadden aangemeld, en ook op de website geplaatst. Na elke bijeenkomst van het Platform wordt in een inloopsessie terugkoppeling gegeven van de bijeenkomst en de inbreng van de deelnemers hierin.

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



Nr.	Vraag	Antwoord
NUT EN NOODZAAK		
1.	Er is al veel aanbod van openbaar vervoer. Wat is de toegevoegde waarde van deze HOV-verbinding?	<p>In de Zuidelijke Randstad is een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In totaal moet er in deze regio tot 2040 ruimte worden gevonden voor 200.000 nieuwe woningen, waarvan 120.000 binnen de MRDH langs de Oude Lijn – de spoorlijn Leiden-Dordrecht. Vooral in de grote steden is de vraag naar nieuwe woningen groot. In regionaal verband zijn daarom afspraken gemaakt over de verdeling van deze woningen, waarbij Rotterdam en Den Haag ieder ca. 50.000 nieuwe woningen moeten bouwen. Voor het gebied CID-Binckhorst zijn 25.000 nieuwe woningen voorzien. De HOV-verbinding CID Binckhorst is noodzakelijk om deze woningbouw mogelijk te maken en de regio ook op lange termijn bereikbaar te houden.</p> <p>De extra woningen worden vooral in de steden toegevoegd om zo het kostbare groen in de regio te kunnen behouden. Maar deze extra inwoners zorgen ook voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit alleen met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van (potentiële) bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag.</p> <p>De onderzoeken die in deze fase van de Verkenning worden uitgevoerd geven informatie en inzicht in de tracés en vormen van vervoer. Ook worden de effecten op de bereikbaarheid van het gebied in beeld worden gebracht.</p>
TRACES		
2.	Is de huidige traminfrastructuur in de Prinses Mariannelaan niet zo verouderd dat het niet meer bruikbaar voor is moderne toestellen? Zo ja, is er dan nog wel sprake van hergebruik?	De huidige traminfrastructuur is op dit moment geschikt voor tramverkeer. Mogelijk zijn er op enkele plekken aanpassingen nodig om de moderne trams te kunnen laten rijden. Eventueel achterstallig onderhoud wordt ook direct meegenomen worden, zodat de infrastructuur weer vele jaren mee kan.

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



3.	Hebben moderne trams de keerlus over de Laan van Middenburg en Westeinde wel nodig? Of kunnen deze trams heen en weer over de Prinses Mariannelaan naar Station Voorburg?	Moderne trams kunnen in twee richtingen rijden. Dat betekent dat deze trams zonder keerlus kunnen keren. In dit geval is de keerlus wel nodig, omdat er over een heel lang stuk maar één spoor aanwezig is, wat op één rijbaan ligt (niet in het midden). Trams zouden dan tegen het overige verkeer in moeten rijden, wat zeer gevaarlijke situaties op zou leveren. De keerlus op de Laan van Middenburg en Westeinde is dus nodig.
4.	In de NRD staat beschreven dat een HOV tram zoveel mogelijk op eigen baan moet rijden om de gewenste capaciteit te kunnen behalen. Hoe verhoudt dit zich tot de Prinses Mariannelaan, waar de tram met het verkeer mee moet rijden?	Als ervoor gekozen wordt via de Prinses Mariannelaan te rijden, dan zal dit als tijdelijke route zijn (faseringsalternatief). Daar zal de tram inderdaad met het verkeer mee rijden. Als in het kader van de Koningscorridor de aanleg van een verbinding richting Zoetermeer plaatsvindt, dan zullen de HOV-trams niet langer via de Prinses Mariannelaan rijden.
5.	Hoe is de faseringsvariant via de Prinses Mariannelaan tot stand gekomen? Waarom is de route via Rijswijk geen faseringsvariant?	<p>Bij de ontwikkeling en aanleg van (nieuwe) verbindingen wordt ook gekeken of het mogelijk is bestaande infrastructuur daarvoor te gebruiken zodat nieuwbouw wordt beperkt. In dit geval is er sprake van bestaande traminfrastructuur. Door de route via de Prinses Mariannelaan te onderzoeken wordt in beeld gebracht of het gebruiken van bestaande infrastructuur hier een goede optie is.</p> <p>Een tracé over de bestaande traminfrastructuur op de Prinses Mariannelaan is een tijdelijke oplossing richting het eindbeeld. Station Voorburg zal naar verwachting ongeveer 10 – 15 jaar het eindpunt van een HOV-verbinding van en naar de Binckhorst zijn, voordat doortrekken naar Zoetermeer aan de orde is.</p> <p>Voor Rijswijk geldt geen faseringsoptie omdat de lijn daar al aansluit op bestaande (tram)infrastructuur voor het gehele tracé naar Delft.</p>
6.	Hoe verhoudt een Quick Scan zich tot de complete effectenonderzoeken van de andere tracés?	De Quick Scan naar een route via de Zonweg-Regulusweg moet antwoord geven op de vraag of dit trace een kansrijke oplossing zou kunnen zijn. Er is daarbij gekozen voor een Quick Scan om te voorkomen dat veel onderzoeksgeld wordt gestopt in het uitzoeken van iets wat later helemaal niet kansrijk blijkt te zijn. Als uit de Quick Scan naar voren komt dat het zinvol is om de variant alsnog diepgaander uit te werken dan zullen we dat doen. Op dat moment kan de investering van het onderzoeksgeld ook goed worden verantwoord.



BESLUITVORMING		
7.	Hoe wordt er geprioriteerd in het maken van de keuze voor een voorkeursalternatief?	<p>De effecten (inclusief financiële gevolgen) komen in het milieueffectrapport (Plan-MER) te staan. Met het beoordelingskader uit de NRD worden effecten beoordeeld. Zie hiervoor tabel 4-2 uit de NRD, te vinden via deze link: Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst (binckhorstbereikbaar.nl)</p> <p>De uiteindelijke afweging om vervolgens tot een Voorkeursalternatief te komen (dat heet 'zeef 2' in een Verkenning) volgt daarna. De afweging wordt gedaan door de 6 betrokken partijen (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Gemeente Den Haag, Gemeente Leidschendam-Voorburg) in afstemming met gemeente Rijswijk. De resultaten uit het Plan-MER worden daarin meegenomen. Hierbij is het belangrijk dat het voorkeursalternatief ook echt een oplossing biedt voor de opgave op het gebied van bereikbaarheid waarvoor de verkenning is gestart.</p> <p>Het voorkeursalternatief wordt opgenomen in het (ontwerp) Masterplan dat door de gemeenteraden van Den Haag en Leidschendam-Voorburg wordt vastgesteld.</p>
8.	Uit de NRD blijkt dat een HOV-tracé alleen rendabel is als deze wordt doorgetrokken naar Zoetermeer enerzijds en Delft anderzijds. Hoe verhoudt dit zich tot de gefaseerde besluitvorming en de scheiding in trajecten: MIRT-verkenning CID Binckhorst en Koningscorridor?	<p>De NRD doet geen uitspraak over het wel of niet rendabel zijn van tracés, maar beschrijft de reikwijdte en het detailniveau van de onderzoeken die nu gaande zijn. De financiële gevolgen van de alternatieven die onderzocht worden, worden in de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse in beeld gebracht. De mate waarin een HOV tracé rendabel is, komt daar aan bod.</p>
9.	Op welke wijze is de gemeente Rijswijk ambtelijk en bestuurlijk aangehaakt?	<p>De gemeente Rijswijk levert op dit moment geen financiële bijdrage aan de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst en is geen initiatiefnemer voor het project. Aangezien de MIRT-Verkenning de gemeente Rijswijk raakt ter hoogte van de Geestbrug, is de gemeente Rijswijk zowel ambtelijk als bestuurlijk wel betrokken bij het project. Gelet op de impact van het project op de bewoners in Rijswijk worden zowel de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken, net zoals de gemeenteraad van Rijswijk.</p>

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



10.	Op de tracés uit de NRD konden zienswijzen worden ingediend. Hoe kunnen na de NRD nog twee tracés zijn toegevoegd waar geen zienswijzen op konden worden ingediend?	De twee tracés zijn juist toegevoegd als reactie op ingediende zienswijzen. De uitwerking van de tracés loopt op dit moment. Het resultaat van de uitwerking, een Plan-MER en het Masterplan Mobiliteit, zal ook ter inzage gelegd worden. Dan is het voor een ieder weer mogelijk een zienswijze in te dienen.
11.	Wanneer vindt politieke besluitvorming plaats?	Politieke besluitvorming vindt naar verwachting begin 2022 plaats, onder voorbehoud van mogelijk aanvullend onderzoek naar extra tracés. Na de zomer worden het concept-PlanMER en het concept-Masterplan ter inzage gelegd voor zienswijzen.
EFFECTEN		
12.	Hoe kijken jullie naar het "waterbed effect" waarmee de drukte van het Rijswijkseplein wordt verplaatst naar de randgemeenten?	Dit effect wordt niet herkend. In het lopende onderzoek is een van de alternatieven om de route van tram 1 te wijzigen, zodat deze vanuit Delft via de Geestbrugweg, Binckhorst en Den Haag Centraal naar Scheveningen gaat rijden. Daardoor gaan er minder trams over het Rijswijkseplein, waardoor de verkeersafwikkeling verbetert.
13.	Wat is de tijdswinst voor reizigers uit de regio in minuten t.o.v. gebruikmaken van trein en overstappen op station Den Haag HS / CS?	In het onderzoek wordt voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht wat de reistijdeffecten ervan zijn.
14.	Wordt er onderzoek gedaan naar de effecten voor Rijswijk, in het bijzonder de Geestbrugweg?	Voor alle tracés en varianten die we onderzoeken worden de (omgevings)effecten in beeld gebracht in de milieueffectenonderzoeken, waaronder geluid, natuur, archeologie, bodem, trillingen, verkeersveiligheid, water, verkeer. Zie ook het antwoord op vraag 8). De resultaten worden in het PlanMER beschreven.
15.	Worden er technische maatregelen genomen om de lokale hinder te beperken?	Op dit moment gaat de uitwerking alleen over de effecten van de varianten die onderzocht worden. De verbinding die uiteindelijk wordt gerealiseerd zal aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving voldoen. Als dit nodig is worden hinderbeperkende maatregelen genomen om aan de wet- en regelgeving te voldoen. Dit gebeurt in de Planuitwerkingsfase, de fase die volgt op het huidige onderzoek.
16.	Hoe wordt omgegaan met de drie moties die zijn ingediend en aangenomen door de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg op 6 april 2021?	De moties zijn bij ons bekend. We kijken op dit moment of en zo ja hoe we de inhoud van de moties kunnen meenemen in de aanpak van de onderzoeken en de communicatie met de omgeving.



OMGEVING		
17.	Wat is de participatie van omwonenden in de eerdere fases van het MIRT geweest?	<p>Participatie heeft in de vorige fase van de Verkenning plaatsgevonden met gemeenten en vervoersbedrijven.</p> <p>In deze fase, waar het gaat om de effecten van de alternatieven op de omgeving, gaan de initiatiefnemers het gesprek aan met de omgeving. De initiatiefnemers vergroten de betrokkenheid van de omgeving langs twee lijnen:</p> <p>1). In het vervolg van de Verkenning en in aanloop naar de tweede trechtering (de keuze van een voorkeursalternatief) worden bewoners en belanghebbenden actief geïnformeerd over de Verkenning met (online) informatiebijeenkomsten, online inloopsessies, website, nieuwsbrieven etc. Dit in aanvulling op de inspraakprocedure ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de inspraakprocedure in 2021 over het Plan-MER en het Masterplan Mobiliteit.</p> <p>2). Daarnaast is vanuit het project een gezamenlijk Platform georganiseerd voor bewoners, belanghebbenden en georganiseerde belangengroepen zoals de Bewonersorganisaties in Voorburg, Rover en de Fietsersbond uit Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Doel van dit Platform is om bewoners, ondernemers en belangenvertegenwoordigers zorgvuldig en nauw te betrekken bij het proces en de inhoudelijke stappen in de verkenning. De status van dit Platform is in lijn met het participatieniveau 'proactief informeren en raadplegen'.</p>
18.	Gaat de projectorganisatie i.s.m. het Platform ook kaders stellen aan de ontwerpen en deze vervolgens beoordelen?	<p>Voor de beoordeling van alternatieven is een beoordelingskader opgesteld dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen. Op basis van de ingediende zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het criterium 'Ruimtelijke kwaliteit' toegevoegd aan het kader. Met de deelnemers van het Platform worden schetsontwerpen bekeken en samen worden de belangrijke lokale aspecten, knelpunten, risico's etc. geïdentificeerd die meegenomen worden in de beoordeling van de varianten. Het daadwerkelijk beoordelen gebeurt a.d.h.v. het beoordelingskader.</p>
19.	Kunnen we namen krijgen van de leden van de bewonerscommissie, welk geografisch gebied zij vertegenwoordigen en hoe we ze kunnen bereiken/benaderen om input te geven?	<p>Indien mensen in contact willen komen met vertegenwoordigers van een bepaalde straat of wijk, kunnen zij contact opnemen met de omgevingsmanager van de Verkenning via info@binckhorstbereikbaar.nl De projectorganisatie zal de betreffende vertegenwoordiger vervolgens in contact brengen met degene die dit vraagt.</p>

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



20.	Is het mogelijk om per deelgebied een aparte inloopavond te organiseren?	Omdat de tracés door verschillende deelgebieden lopen, is ervoor gekozen om deze gezamenlijk te bekijken en niet in afzonderlijke onderdelen.
OVERIG		
21.	Wat zijn de kenmerken van een HOV tram/lightrail? 1) Hoe hard (km) rijdt een HOV tram? 2) Wat is de verwachte frequentie van de lightrail/tram variant? 3) Hoeveel decibel geluid maakt een HOV (is dat meer of minder dan een lightrail) tram maximaal als hij de bocht om gaat?	1) Trams rijden in een stedelijke omgeving maximaal 30-40 km/u, en alleen harder bij een volledig vrije afgeschermd baan. 2) In deze onderzoeksfase wordt uitgegaan van een frequentie van 6x per uur per richting voor het deeltracé Voorburg - Binckhorstlaan - DH Centraal en 6x per uur per richting voor het deeltracé Delft - Binckhorstlaan - DH Centraal. Daarmee is in het onderzoek de frequentie op de Binckhorstlaan 12x per uur per richting en op de andere delen 6x per uur per richting. 3) Voor alle tracés en varianten die worden onderzocht worden geluidsberekeningen gemaakt en worden andere (omgevings)effecten in beeld gebracht. De resultaten worden in het PlanMER beschreven.
22.	Wat is het verschil tussen de huidige en nieuwere tramvoertuigen?	GTL (huidig) vs. Avenio (nieuw) - 235 cm breed vs. 255 cm breed: 20 cm breder - 38 ton vs. 50 ton: 12 ton zwaarder - 29 meter lang vs. 35 meter lang: 6 meter langer
23.	Waar kan men het besluit/onderzoek vinden waarin de doorkoppeling via de Geestbrugweg is bepaald?	In de Pre-Verkenning uit 2018 (rapport 'pre-verkenning schaa sprong regionale bereikbaarheid CID Binckhorst' van Arcadis) en de eerste fase van de Verkenning in 2019 (rapport 'effectenstudies en kansrijke alternatieven' van Witteveen+Bos) zijn alternatieven en tracés onderzocht. In de daaropvolgende Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) uit 2019 zijn de kansrijke alternatieven inclusief de doorkoppeling via de Geestbrugweg bestuurlijk vastgesteld. Deze onderzoeken zijn via de website www.binckhorstbereikbaar.nl te raadplegen. In de Geestbrugweg wordt gebruik gemaakt van het bestaande spoor. In het geval van de lightrail variant zullen de voertuigen over het bestaande spoor rijden zoals een tram.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 10 mei 2021

Maandagavond 10 mei was de tweede online inloopsessie van de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst. Met een opkomst van circa 80 aanwezigen werd de tweede inloopsessie drukker bezocht dan de eerste op 8 april. Het doel van deze avond was om met de aanwezigen in gesprek te gaan over de tweede bijeenkomst van het Platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbende partijen.

De avond werd geopend door de voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en stond onder andere stil bij de recente ontwikkelingen rondom het eventueel toevoegen van tracés aan het onderzoek. De voorzitter gaf aan dat er door de bestuurders van de betrokken overheden (Leidschendam-Voorburg, Den Haag, Rijswijk, MRDH, Provincie Zuid-Holland en ministeries Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) besloten is alle benodigde informatie zorgvuldig en compleet op een rij te zetten zodat een weloverwogen besluit kan worden genomen. Op basis van al deze informatie nemen de bestuurders naar verwachting begin juli een besluit over het vervolgproces van de Verkenning.

Na de opening werd de toelichting van de eerste inloopsessie afgemaakt. De presentatie ging verder waar we de vorige gebleven waren, met de effectonderzoeken van de verschillende alternatieve tracés, de planning en het besluitvormingsproces. Ook werd er inzicht gegeven in de vervolgstappen van de MIRT-Verkenning. Na de presentatie vertelde Paul Weststrate, de voorzitter van het Platform, in het kort wat er besproken was tijdens de tweede bijeenkomst van het Platform. Vervolgens was er tijd voor vragen aan de projectorganisatie. Dit gebeurde in drie deelgroepen onder begeleiding van projectteamleden.

Aanwezigen stelden veel vragen. Meerdere vragen gingen over de impact van de verschillende tracés op de wijken en straten in de directe omgeving. Onder andere de impact op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid kwamen ter sprake, maar ook werden vragen gesteld over overlast van trillingen en geluid door de trams die door de straten zouden rijden. Verder werden vragen gesteld over de rol, positie en bevoegdheden van het Platform in de Verkenning. Meerdere aanwezigen gaven aan behoefte te hebben aan concretere afbeeldingen om zo een beeld te krijgen hoe bepaalde straten uiteindelijk ingericht kunnen worden.

Er was in de beschikbare anderhalf uur niet voldoende tijd om alle vragen te beantwoorden. Om toch antwoord te kunnen geven op alle gestelde vragen, worden de behandelde en de nog openstaande vragen weer gebundeld en beantwoord in een Meest gestelde vragen document. Dit wordt toegestuurd aan alle aanwezigen en bovendien op de website geplaatst.

Nr.	Vraag	Antwoord
EFFECTEN		
1	Wordt er onderzoek gedaan naar de bouwkwaliteit van woningen die gelegen zijn aan de routes?	<p>Voor alle tracés en varianten die we onderzoeken in deze fase worden de (omgevings)effecten in beeld gebracht in de milieueffectenonderzoeken, waaronder geluid, natuur, archeologie, bodem, trillingen, verkeersveiligheid, water, verkeer. Zie ook het antwoord op vraag 8). De resultaten worden in het Plan-MER beschreven. In de huidige 'beoordelingsfase' van de MIRT-Verkenning is het doel hiervan aannemelijk te maken (dus niet te toetsen of bewijzen) dat alternatieven en uiteindelijk het voorkeursalternatief aan de wettelijke eisen kan voldoen.</p> <p>Gedetailleerde aanvullende onderzoeken naar de bouwkwaliteit van woningen zijn daarom geen onderdeel van deze fase. Wel wordt waar dat relevant is rekening gehouden met karakteristieken van bebouwing in het studiegebied (zoals functie, bouwperiode en bouwwijze). In de volgende fase (Planuitwerkingsfase) worden effecten in groter detailniveau geanalyseerd en wordt bekeken of en hoe eventuele negatieve effecten met maatregelen gecompenseerd kunnen worden.</p>
2	Waarom is dit project los getrokken van het koningscorridor? De daadwerkelijke lange termijn effecten gaan daar vandaan komen. Hoe is dit dan toch gedegen te onderzoeken in dit project?	<p>Om de verstedelijkingsopgave in CID-Binckhorst te realiseren zijn investeringen in mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. De HOV-verbinding tussen Den Haag CS via de Binckhorst naar Voorburg en Rijswijk is daarin een belangrijk onderdeel en wordt in de MIRT-Verkenning onderzocht om tijdig (2030) een verbinding gerealiseerd te hebben. Op de lange termijn (2040) is vanuit de Schaalsprong Metropolitaan OV en Verstedelijking (MOVV) de ambitie de Koningscorridor te realiseren. Hier wordt in een separaat traject onderzoek naar gedaan. In de huidige onderzoeken voor de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst wordt daarom onderzocht of de mobiliteitsmaatregelen voor het CID-Binckhorst een dergelijk regionale verbinding niet onmogelijk maken. Tevens wordt op hoofdlijnen beschreven ('doorkijk-niveau') wat er zou gebeuren als er in de toekomst inderdaad een regionale verbinding zou worden gerealiseerd.</p>
3	Wat is 'de vlek' die wordt onderzocht in het onderzoek t.a.v. de leefbaarheid? Welke regio's worden daarin meegenomen?	<p>In het plan-MER en de daarbij behorende onderzoeken geldt een onderscheid tussen het plangebied (daar vindt de fysieke ingreep plaats) en het studiegebied (daar manifesteren effecten zich). Het studiegebied verschilt per thema: de fysieke inpassingseffecten van een HOV-verbinding strekken zich geografisch minder ver uit dan bijvoorbeeld de effecten qua</p>

		stedelijke of zelfs stadsregionale bereikbaarheid. De verzamelterm 'leefbaarheid' is in het beoordelingskader van de MIRT-Verkenning nader uitgewerkt tot diverse te beoordelen aspecten, met elk een bijbehorend studiegebied.
4	Kan er duidelijkheid worden gegeven over wat er nu wel en niet wordt onderzocht voor Rijswijk/de Geestbrugweg?	In deze fase van de MIRT-Verkenning (de 'beoordelingsfase') worden de milieueffecten in beeld gebracht zoals aangegeven in de onderzoeksaanpak in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Voor Rijswijk en de Geestbrugweg worden de effecten op dezelfde manier geanalyseerd.
5	Woningbouw levert nieuwe goederen- vervoersstromen op, in welke fase wordt er onderzoek gedaan naar 'ruimte voor logistiek'? Dit is nodig, zeker wanneer er steeds meer nadruk op zero emissie bevoorrading komt te liggen. De focus ligt nu op woningbouw en OV, logistiek mag niet vergeten worden.	Logistieke maatregelen zijn één van de mogelijke onderdelen van het totale pakket aan mobiliteitsmaatregelen. Logistiek is gelet op de aard en omvang echter niet de bepalende factor in de keuze voor een voorkeursalternatief in deze MIRT-Verkenning en wordt op hoofdlijnen beschouwd, passend bij het benodigde detailniveau van een verkenning en de doelstellingen die voor deze verkenning gelden. De precieze uitwerking van het onderdeel logistiek gebeurt waar nodig in de Planuitwerkingsfase die volgt na de verkenning.
6	Is er ook een post opgenomen voor schadevergoedingen door trillingen van trams?	In de raming van de investeringskosten wordt in deze fase van de MIRT-Verkenning (de 'Beoordelingsfase') geen rekening gehouden met eventuele schade na realisatie. Doel van deze fase is immers om te onderzoeken of er sprake kan zijn van negatieve effecten door bijvoorbeeld trillingen. Alleen wanneer blijkt dat hier inderdaad kans toe is, wordt rekening gehouden met de kosten van maatregelen om deze effecten tegen te gaan. In de Planuitwerkingsfase wordt vervolgens in detail onderzoek gedaan naar kosten voor compenserende maatregelen.
7	In de vorige informatiesessie werd gezegd dat het spoor op de Prinses Mariannelaan voor een klein deel (150m) aangepast zou moeten worden en dat op één locatie de bodem verstrekt zou moeten worden. Op welke locaties dient het spoor aangepast te worden en op welke locatie dient de bodem versterkt te worden op de Prinses Mariannelaan? Wat houden de werkzaamheden voor het verstevigen van de bodem precies in?	De aanpassing gaat over het wat verder uit elkaar leggen van de tramsporen. Deze liggen daar waar de Binckhorstlaan op de Pr. Mariannelaan uitkomt en bij de Laan van Middenburg te dicht op elkaar om het moderne trammaterieel erover te laten rijden. De werkzaamheden bestaan uit het uit elkaar leggen van de tramsporen. Het punt over mogelijk versterken van de bodem wordt niet herkend.

8	<p>Tijdens de inloopsessie is gezegd dat voor inpassing van de tram op de Prinses Mariannelaan de trottoirs versmald moeten worden. Dat duidt enerzijds op een ingrijpende reconstructie van de hele weg en anderzijds op een keuze die het gebruik voor voetgangers onaantrekkelijker maakt. Kan nader worden toegelicht en met welke reconstructie van de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde rekening wordt gehouden bij de inpassing?</p>	<p>Het gaat om het uit elkaar leggen van de tramsporen op een beperkt deel van het tracé zodat het moderne trammaterieel erover heen kan. Dit is geen ingrijpende reconstructie.</p>
9	<p>Er is aangegeven dat in de onderzoeken ook gebruik wordt gemaakt van verkeersmodellen om de effecten op het wegverkeer op de Binckhorstlaan, Prinses Mariannelaan en Binckhorstweg in kaart te brengen. Worden daarvoor recente gegevens van verkeersmetingen (intensiteit, samenstelling, snelheid) meegenomen?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) welke tellingen (op welke locaties en van welke dagen) worden daarvoor gebruikt? 2) Wordt daarbij rekening gehouden met Corona-effecten op de verkeersintensiteit vanaf maart 2020? 	<p>We maken gebruik van het verkeersmodel van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Dat verkeersmodel is gebaseerd op de meest recente beschikbare tellingen en gegevens en wordt ook periodiek hiermee herijkt. Ten aanzien van mogelijke corona-effecten qua mobiliteit is de verwachting dat mobiliteit weer gaat toenemen tot de niveaus van voor de pandemie. Mogelijk dat deze verwachting verandert en dat nieuwe inzichten ontstaan. Deze worden dan in een gevoeligheidsanalyse of anderszins meegenomen.</p>
10	<p>Er zijn voor de tracés over de Zonweg en Maanweg vele verschillende alternatieven en inpassingsvarianten (alleen al op de Maanweg bijvoorbeeld Lightrail op -1, maaiveld of +1, HOV bus, HOV tram op maaiveld of -1). Met welke inpassingsvariant(en) wordt rekening gehouden bij de onderzoeken die nu worden uitgevoerd? En hoe borgt de projectorganisatie dat bij keuze voor een eventuele andere inpassing in de volgende fase dan onderzocht, de milieu- en omgevingseffecten nog steeds juist zijn afgewogen?</p>	<p>De tracés en hoogteliggingen die onderzocht worden staan beschreven in de Nota van Antwoord op de zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (pagina 25). Notitie reikwijdte en detailniveau Verkenning bereikbaarheid CID - Binckhorst (binckhorstbereikbaar.nl)</p> <p>Indien het gekozen voorkeursalternatief afwijkt van de onderzochte inpassingsvarianten dan worden de effecten hiervoor in beeld gebracht. In de Planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief vervolgens in groter detail onderzocht uitgaande van een gedetailleerde inpassing in de omgeving.</p>

OMGEVING		
11	<p>1) Wat is de rol van het bewonersplatform bij de beoordeling van de uitkomst van deze onderzoeken en de conclusies die daaruit worden getrokken?</p> <p>2) Wat houdt informeren en raadplegen precies in?</p> <p>3) Worden zij daarvoor bijgestaan door een onafhankelijk expert die deze complexiteit overziet en daarover kan adviseren?</p> <p>4) Wat is de waarde van het advies dat het Platform geeft?</p>	<p>1) Het Platform wordt geïnformeerd over de uitkomsten van de onderzoeken, en ook over de vergelijking van de verschillende alternatieven op basis van die uitkomsten. Ook wordt het Platform geraadpleegd over de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven.</p> <p>2) Informeren betekent tijdig, helder en duidelijk informeren. Raadplegen betekent het consulteren van het Platform en bewoners/ondernemers/andere belanghebbenden bij het nemen of overwegen van een beslissing. Met als doel om de bestuurders signalen en voorkeuren vanuit de omgeving mee te kunnen geven ter overweging bij het besluit dat zij nemen.</p> <p>3) Nee er is geen sprake van een onafhankelijk expert die het Platform bijstaat, anders dan de experts die betrokken zijn bij de Verkenning.</p> <p>4) Het Platform geeft geen advies. Wel wordt er door de onafhankelijk voorzitter van het Platform een rapport gemaakt waarin wordt weergegeven wat er door de Platform deelnemers naar voren is gebracht. Dit rapport maakt onderdeel uit van het bredere omgevingsverslag waarin de opbrengst van de verschillende bijeenkomsten met de omgeving wordt weergegeven. Dit omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de bestuurlijke afweging over het Voorkeursbesluit.</p>
12	Wanneer is de eerste juridische mogelijkheid tot zienswijze, bezwaar of beroep?	Het concept-Masterplan en de Plan-MER worden naar verwachting in het najaar van 2021 ter inzage gelegd gedurende zes weken. Een ieder kan dan een zienswijze indienen.
13	Moeten geïnteresseerden zich voor iedere inloopsessie apart aanmelden?	Nee, zodra iemand zich heeft aangemeld voor een inloopsessie wordt deze meegenomen in alle berichtgeving over de vervolgsessies.
14	Kan de duur van de inloopsessies worden verlengd of de groepen per deelgebieden verdelen?	De duur van de inloopsessies kan zeker verlengd worden. In de inloopsessies willen we het gesprek aan gaan over alle tracés in hun totale omvang. Aangezien de tracés meerdere deelgebieden beslaan kiezen we ervoor om de groepen willekeurig te verdelen en niet per deelgebied.

TRACÉS		
15	Kan er <i>hoogwaardig</i> openbaar vervoer worden gerealiseerd terwijl het tracé over drie bruggen (vernauwingen) loopt? Wordt de benodigde snelheid dan wel gehaald?	Ja, dat kan. Hoe de wegingdeling er precies uit komt te zien is onderwerp van de lopende en nog komende studies. In deze studies wordt onder meer rekening gehouden met een lagere snelheid voor het HOV door straten zoals de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg.
16	In eerdere documenten staat aangegeven dat een tramverbinding via de Geestbrugweg alleen een optie is als deze straat verkeersluw wordt gemaakt. Hoe kan de Geestbrugweg verkeersluw worden gemaakt als de gemeente Rijswijk geen initiatiefnemer is en dus niet volledig betrokken is?	De gemeente Rijswijk is weliswaar niet een van de zes initiatiefnemers, maar is zowel bestuurlijk als ambtelijk onderdeel van de organisatie van de Verkenning. Vanuit de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst vindt bovendien nauwe afstemming plaats met het project Herinrichting Geestbrugweg. De gemeente Rijswijk is verantwoordelijk voor de herinrichting en de zes initiatiefnemers voor de mogelijke tram- of busverbinding. Bij de herinrichting gaat de gemeente Rijswijk uit van het behoud van de bestaande sporen. Zodat er later altijd nog een mogelijke HOV verbinding inpasbaar is in de straat.
17	Kan er geen moderne snelbus via de Rotterdamsebaan naar Delft?	De beoogde HOV-verbinding tussen Den Haag en Delft is vooral bedoeld om een snelle openbaar vervoerverbinding te bieden die ook de wijken en steden tussen Delft en Den Haag met de Binckhorst en de stadscentra van Rijswijk, Delft en Den Haag met elkaar verbindt. Dat is met een snelbus via de Rotterdamse Baan niet mogelijk, onder meer omdat het maken van haltes in de tunnel geen reële optie is. Voor een snelle verbinding tussen Den Haag (centrum) en Delft (centrum) blijft de trein het belangrijkste vervoermiddel.
18	In de variant Prinses Mariannelaan wordt er minder intensief gebruik gemaakt van de Maanweg. Kan er in de variant via de Pr. Mr. laan gekeken worden of deze autoluw kan worden en het verkeer via de Maanweg te leiden?	De voorgestelde optie is vaker benoemd in eerdere bijeenkomsten. Dergelijke uitwerkingsvraagstukken vinden plaats in de Planuitwerkingsfase. In het geval de Pr. Mr. laan als voorkeursalternatief wordt gekozen, kunnen maatregelen als autoluwe straten worden meegenomen.
19	Wat is de verwachte frequentie van de lightrail/tram variant?	In deze onderzoeksfase wordt uitgegaan van een frequentie van 6x per uur per richting voor het deeltracé Voorburg - Binckhorstlaan - DH Centraal en 6x per uur per richting voor het deeltracé Delft - Binckhorstlaan - DH Centraal. Daarmee is in het onderzoek de frequentie op de Binckhorstlaan 12x per uur per richting en op de andere delen 6x per uur per richting. Opgemerkt wordt dat de uiteindelijk te realiseren frequentie in de volgende fase mede wordt afgestemd op het tempo van de groei van de verstedelijking in CID-Binckhorst.

20	In de NRD verkenning bereikbaarheid CID – Binckhorst wordt de HOV bus genoemd als geschikte tijdelijke optie tot 2030. Nu is voor een HOV tram een nieuwe optie, eveneens tijdelijk tot 2030, op tafel gekomen door Voorburg-West Prinses Mariannelaan. Wat is het nut van het verkennen van deze nieuwe optie als er al een meer geschikte tijdelijke optie in de oorspronkelijke notitie was opgenomen in de vorm van de HOV bus?	Het onderzoek dat nu wordt uitgevoerd zal moeten uitwijzen welke (tijdelijke) optie het meest geschikt is. Het aantal reizigers dat naar verwachting gebruik gaat maken van de verbinding zal mede bepalend zijn voor de keuze. Een tram kan meer reizigers vervoeren dan een bus.
BESLUITVORMING		
21	Welke wethouders en gedeputeerden zijn betrokken bij de Broekslootkade?	Voor alle mogelijke (alternatieve) tracés geldt dat de initiatiefnemers van de MIRT-Verkenning (de gemeente Den Haag, gemeente Leidschendam-Voorburg, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) daarover besluiten in een Bestuurlijk Overleg. Ook de gemeente Rijswijk is met haar bestuurder aangesloten bij dit overleg.
22	Waarom is Prinses Mariannelaan toegevoegd door weerstand van buurtgenoten op het traject elders?	<p>Het toevoegen van het faseringsalternatief door de Prinses Mariannelaan na de zienswijze procedure aan de onderzoekscope is gedaan om een antwoord te kunnen geven op de vraag of een tijdelijke oplossing over de bestaande infrastructuur een kansrijk alternatief is. Het is gebruikelijk om bij de ontwikkeling en aanleg van (nieuwe) verbindingen ook te kijken naar bestaande infrastructuur waardoor nieuwbouw wordt beperkt. Door de route via de Prinses Mariannelaan te onderzoeken wordt in beeld gebracht of het gebruiken van bestaande infrastructuur hier een goede optie is.</p> <p>Een tracé over de bestaande traminfrastructuur op de Prinses Mariannelaan is een tijdelijke oplossing richting het eindbeeld. Station Voorburg zal naar verwachting ongeveer 10 – 15 jaar het eindpunt van een HOV-verbinding van en naar de Binckhorst zijn, voordat doortrekken naar Zoetermeer aan de orde is.</p>
23	Er is nu een nieuw alternatief voorgesteld in plaats van het eerdere plan, namelijk een tracé via de Pr.	U heeft de mogelijkheid om te reageren op dit tracé via het Platform. De opbrengst van het Platform wordt meegenomen door bestuurders in het proces om te komen tot een

	Mariannelaan. Op welke manier kan hier alsnog op gereageerd worden aangezien deze optie eerder niet in beeld was?	voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief wordt onderbouwd in het Masterplan en het Plan-MER. Op het (ontwerp) Masterplan kunnen zienswijzen ingediend worden net zoals dat kon voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Plan-MER. Deze worden gewogen en verwerkt en dat leidt tot het definitieve Masterplan waar een besluit in een planologische procedure door Den Haag en Leidschendam-Voorburg op volgt.
24	Hoe kan Rijswijk nog invloed hebben als Leidschendam-Voorburg en Den Haag al een besluit hebben genomen?	Den Haag en Leidschendam-Voorburg nemen niet alleen een besluit. Het is een gezamenlijk besluit van alle initiatiefnemers met bestuurlijke betrokkenheid van Rijswijk.
OVERIG		
25	Zijn er concrete en succesvolle voorbeelden te noemen/laten zien van een verkeersveilige inpassing van tram + voetgangers + fietsers + auto's + parkeren?	Een concreet voorbeeld van een vergelijkbare inpassing van een HOV-structuur met exact dezelfde omgevingsaspecten is op dit moment lastig te geven. Voornamelijk omdat in deze fase van het onderzoek nog niet duidelijk is hoe de verschillende straten eruit komen te zien. In een van de komende inloopsessie komen we graag terug op deze vraag met een toelichting aan de hand van verschillende voorbeelden van binnenstedelijke inpassingen van een HOV-structuur.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 28 juni 2021

De derde online inloopsessie vond plaats op maandagavond 28 juni jl. In totaal waren er ongeveer 55 bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden die tijdens de inloopsessie 'langs kwamen' om meer informatie te verkrijgen over de Verkenning. Het doel van deze avond was om terugkoppeling te geven over het verloop van de derde bijeenkomst van het Platform van 22 juni en de toelichting die daar was gegeven.

De avond werd geopend door voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en gaf daarna een toelichting op de recente ontwikkelingen rondom de tussenstap die gezet wordt in het project. In deze tussenstap is aan de hand van interviews, werksessies en bureaustudie zorgvuldig in beeld gebracht welke tracés in de vorige fasen zijn afgewogen, waarom bepaalde tracés zijn afgefallen en hoe gekomen is tot de huidige scope. Hieruit is gebleken dat de tracé-afweging in de vorige fasen onvoldoende is vastgelegd, en dat de omgeving maar in zeer beperkte mate is betrokken bij de vorige fasen. Ook is juridisch advies ingewonnen om te bepalen hoe het vervolgproces moest worden vormgegeven. Hierin werd geadviseerd om de tracé-afweging opnieuw uit te voeren, en dat hierbij dezelfde criteria uit de vorige fase moesten worden gehanteerd.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg op 2 juni hebben de betrokken bestuurders (wethouders van Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, en de bestuurders van de Provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, en de ministeries Infrastructuur & Waterstaat en Binnenlandse Zaken) dan ook besloten dat de tracé-afweging opnieuw moest plaatsvinden. Daarbij moest de omgeving (Platform en deelnemers Inloopsessies) zorgvuldig worden betrokken. Nog voor de zomer zou het Bestuurlijk Overleg vervolgens op 5 juli een besluit nemen over de tracés die wel of niet toegevoegd zouden worden aan de onderzoeken.

Hierna volgde een korte terugkoppeling van de voorzitter van het Platform, Paul Weststrate, over het verloop van de Platform bijeenkomst op dinsdag 22 juni. Hij gaf aan dat het Platform positief was over het besluit om de tracé afweging opnieuw te doen en de omgeving daarbij te betrekken. De leden van het Platform gaven wel aan dat het ondoenlijk was om in het korte tijdsbestek tot 25 juni met hun achterban in gesprek te gaan en eventuele aanvullende tracés aan te dragen. Naar aanleiding van deze signalen is het Bestuurlijk Overleg van 5 juli een week verschoven naar 12 juli, zodat de omgeving meer tijd had om te reageren op de geïnventariseerde tracés. Tijdens de bijeenkomst werden al enkele aanvullende tracés benoemd door het Platform, zoals een volledige ondergronds tracé onder de Binckhorst door en de optie van een lus over de Binckhorst waarbij Station Voorburg niet wordt aangedaan.

Om uitvoering te geven aan het besluit van 2 juni heeft het projectteam in de tussentijd alvast een werksessie gehouden om mogelijke tracés op een rijtje te zetten. Deze tracés zijn door het projectteam toegelicht tijdens de inloopsessie, evenals de tracés die al door het Platform waren aangedragen. Aanwezigen konden hier vragen over stellen en eventuele aanvullingen doen van tracés. Aangegeven werd dat er tot vrijdag 2 juli 10.00 uur alternatieve tracés aangedragen konden worden vanuit de omgeving, waarbij aangeraden werd om vooral ook contact te zoeken met de Platform vertegenwoordigers van de eigen straat of wijk. Verder werden zorgen geuit over de drukte en verkeersveiligheid op de Geestbrugweg. Ook werd de suggestie gedaan om gebruik te maken van het spoor vanaf HS via de wasstraat aan de Regulusstraat. Hierop werd gereageerd dat het opstel-spoor nog volop in gebruik is, en de spoorbaan in gebruik is voor het hoofdspoor.



Naar aanleiding van vragen over geluid, trillingen en andere vormen van overlast werd aangegeven dat de onderzoeken die nu volgen juist bedoeld zijn om inzichtelijk te maken wat de impact van de verschillende tracés is op de omgeving en welke beperkende maatregelen hier voor getroffen zouden moeten worden. Hierbij wordt ook inzichtelijk gemaakt of er op andere locaties in de omgeving misschien nieuwe (verkeers)knelpunten ontstaat.

Tijdens het vragengedeelte werden verschillende vragen gesteld. Zo werd bijvoorbeeld gevraagd waarom dezelfde criteria gehanteerd worden en hoe deze tot stand zijn gekomen. Hierop werd aangegeven dat deze criteria betrekking hebben op doelbereik, technische maakbaarheid en de kosten in relatie tot doelbereik. Deze criteria zijn in de eerste fase gebruikelijk, waarbij de technische maakbaarheid vooral belangrijk is aangezien de verschillende vormen OV (bus, tram, lightrail) gebonden zijn aan andere technische eisen, zoals bijvoorbeeld boogstralen voor bochten.

Een andere vraag die gesteld werd ging over het combineren van systemen, zodat er in de stad een ander systeem rijdt dan in de regio bijvoorbeeld. Dit kan zeker de conclusie zijn uit alle onderzoeken: bijvoorbeeld een lightrail voertuig op een tramspoor zoals ook wel in Duitsland gebeurt.

De aanwezigen gaven aan dat zij het een goede ontwikkeling vinden dat het project de tracé-afweging opnieuw doet.

De inloopsessie werd afgesloten met een toelichting over het vervolgproces. Na het Bestuurlijk Overleg op 12 juli vindt een vierde bijeenkomst van het Platform plaats, en worden de deelnemers aan de inloopsessies schriftelijk geïnformeerd. In de zomer worden de consequenties voor de planning en het omgevingsproces in kaart gebracht. Na de zomer vindt de volgende inloopsessie plaats.

Nr.	Vraag	Antwoord
TRACÉS EN EFFECTEN		
1	Hoe zijn de criteria tot stand gekomen?	De criteria die aangehouden zijn, komen uit het beoordelingskader voor Zeef 1, zoals gehanteerd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van de MIRT-verkenning bereikbaarheid CID BH. Dit document is te vinden op de Achtergrondpagina van de website van Binckhorst Bereikbaar. Niet alle criteria uit dat kader leveren betekenisvolle beslisinformatie voor het vergelijken van tracés voor de (H)OV-verbinding. De criteria uit het beoordelingskader Zeef 1 die wel relevante beslisinformatie opleveren om te bepalen of een tracé wel of niet onderdeel kan zijn van een kansrijke oplossingsrichting zijn in de Tracéafweging gehanteerd.
2	Moeten we ons beperken tot één vervoersmiddel/tracé? Is er gekeken naar een mix van twee verschillende mogelijkheden die de forenzen beter kunnen bedienen?	Het kan zijn dat er iets aan toegevoegd wordt. Echter doen we dat nu nog niet. Door middel van de verkeersmodellen wordt onderzoek gedaan naar de behoeftes van de reizigers.
3	Wordt er gekeken om weer een Intercity te laten rijden richting Voorburg?	Over de stations waar Intercity's stoppen gaat alleen NS over. Een dergelijk initiatief wordt wel besproken met NS. Het kan een gevolg zijn van een groeiend reizigers aantal via de nieuwe HOV verbinding.
4	Hoe wordt het uitgangspunt "zoveel mogelijk" vrijliggende spoorbaan gewogen? Mag er bijvoorbeeld aangenomen worden dat bij minder dan 75% vrije spoorbaan er niet wordt voldaan aan dit uitgangspunt? Zo niet, hoe wordt dit dan wel gewogen?	Vrijliggend waar het inpasbaar is, anders meerijden met het overige verkeer. Op een vrijliggende baan is de doorstroming van het OV constanter, minder gevoelig voor beïnvloeding door overig verkeer. Stiptheid (waarborg dat het OV op tijd is) is naast reistijd belangrijk in de keuze van mensen voor openbaar vervoer
5	Hoe wordt bepaald of een tracé ruimtelijk inpasbaar is?	Aan de hand van het uitwerken van dwarsprofielen die voldoen aan de ontwerpnormen voor de diverse verkeerssoorten.
6	Wie of wat bepaalt of iets een complex knelpunt is?	Vaak is dat al bekend uit beleid en monitoring van gemeenten. Daarnaast is het ook gewoon zichtbaar als een kruising meerdere kruisende bewegingen kent van verschillende modaliteiten.
7	Hoe worden de criteria afgewogen? Welke normen worden daarvoor gebruikt? Wie doet dat?	Dat gaat aan de hand van een beoordelingsschaal (scoretabellen). Criteria worden geoperationaliseerd en bekeken of de vervoersvorm positief, neutraal of negatief scoort. De exercitie wordt door de projectorganisatie uitgevoerd.
8	Wordt er ook naar gedragseffecten gekeken?	De vergelijking van varianten in de PlanMER wordt zoveel mogelijk gebaseerd op feitelijke gegevens. In de huidige beoordelingsfase van de MIRT-verkenning wordt onder meer

		gewerkt met verkeersmodellen, waarmee bijvoorbeeld mobiliteits- en modaliteitskeuzen van reizigers worden gesimuleerd. En ook in deze beoordelingsfase is verkeersveiligheid weer een beoordelingscriterium in het PlanMER, waarin gedragseffecten meespelen.
9	Verkeersveiligheid is geen criterium?	Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium in de ontwerpkeuzes en wordt gewogen in de MKBA.
10	Zit veiligheid onder technische maakbaarheid?	Veiligheid bestaat uit meerdere invalshoeken. De verkeersveiligheid wordt in het ontwerpproces betrokken en in volgende fases getoetst door deskundigen, de sociale veiligheid wordt op hoog abstractie niveau meegenomen in de beoordeling van de plannen en spoorveiligheid is impliciet onderdeel van de ontwerpnormen bij de railmodaliteiten en wordt in de volgende fases expliciet meegenomen en beoordeeld door de Inspectie voor Leefomgeving en Transport
11	Gezien de dagelijkse files op de Geestbrugweg en de dit jaar toegezegde veranderingen van de Geestbrugweg in overleg met de bewoners (vrije fietspaden, smallere rijstroken op midden van de weg) is het toch niet handig om daar 'snel OV' aan te leggen?	In dit stadium wordt bij de beoordeling van de inpasbaarheid uitgegaan van de huidige breedte van de Geestbrugweg. In een volgende fase wordt in veel meer details gekeken, waarbij tevens het initiatief van groot onderhoud of eventuele vervanging van de Geestbrugweg wordt meegenomen
12	Alle plannen maken gebruik van modellen. Hoe betrouwbaar zijn deze modellen en hoe worden deze getoetst?	Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van meetgegevens. Daar worden modellen op geijkt/gekalibreerd. De verkeersmodellen die hier gebruikt zijn worden periodiek gekalibreerd op basis van de meest recente gegevens. Voor de Verkenning wordt gebruik gemaakt van het MRDH-model. In de modellen zitten de effecten van de Rotterdamsebaan verwerkt.
13	Waarom zou er geen tram of lightrail door de Rotterdamsebaan kunnen voor de route naar Delft? In het preverkenning document op de projectwebsite wordt dit zelfs als optie genoemd.	Omdat er dan een compleet nieuwe tunnel geboord zou moeten worden, wat niet goed meer mogelijk is nu de andere tunnels al klaar en in gebruik genomen zijn. Gemengd gebruik van tram/lichtrail met overig verkeer in een tunnel wordt als te onveilig geacht in de huidige wet- en regelgeving.
14	Waarom is de kruising Haagweg - Geestbrugweg geen complex kruispunt?	Dit klinkt ons niet bekend. Dit kruispunt is wel complex te beschouwen (is al in tracéafweging zeef 1 zo weergegeven). NB: Mogelijk wordt bedoeld dat de kruisingssituatie in het Broekslootkade-tracé (kruising Broekslootkade / Haagweg / Jan van der Heijdenstraat) nadrukkelijker als 'complexe kruisingssituatie' is benoemd, omdat deze in vergelijking met de kruising Haagweg nog

		complexer is (nog meer richtingen / meer kruisende vervoersstromen / onoverzichtelijke ruimtelijke layout / technisch complexer qua spoorwerk).
15	De HOV dient zoveel mogelijk een vrije baan te hebben. Hoe objectief wordt dat bekeken als er al een spoor ligt?	Het BOK (beoordelingskader) dat gebruikt wordt is veel breder dan enkel 'ligt er al spoor'. Enkel i.r.t. de kosten kan dit worden meegenomen.
16	Wordt hetzelfde model/methodiek om verkeersstromen te voorspellen gebruikt als die voor de Rotterdamse \baan is gebruikt?	Inderdaad, hetzelfde model, maar met actuele gegevens.
17	Lijn 1(6 en 19 kunnen worden gekoppeld. Helpt dit om de Binckhorst te ontsluiten?	Met het omleggen van lijn 1 ontstaat een directe verbinding tussen Delft, Rijswijk, Binckhorst en Den Haag. Bij koppelen van andere lijnen is dit minder sterk.
18	Er is gesproken over het afbreken van een huizenblok. Welk huizenblok wordt hiermee bedoeld?	Er worden geen huizenblokken afgebroken. Tracés waarvoor huizenblokken moeten worden afgebroken zijn niet haalbaar en zijn daarom niet verder meegenomen in de tracéafweging Zeef 1.
19	Criterium doelbereik is het beperken/oplossen van knelpunten: Rijswijkseplein en Binckhorstlaan. Moet je ook niet kijken naar knelpunten die verder op liggen? Bijvoorbeeld het kruispunt Haagweg – Geestbrugweg.	Daar wordt zeker naar gekeken. Knelpunten zijn door het Rijk geformuleerd in de Nationale Markt e n Capaciteitsanalyse (NMCA). Hier hebben we als project mee van doen. Daarnaast wordt breder gekeken.
BESLUITVORMING		
20	Gebruik van een bestaande spoorbaan zoals op de Pr. Mr. laan en de Geestbrugweg is gunstig voor de financiële haalbaarheid, maar ongunstig voor de veiligheid en leefbaarheid. De financiële haalbaarheid wordt in deze fase wel meegewogen, de andere aspecten niet. Wij maken ons zorgen dat daardoor te makkelijk wordt gekozen voor deze tracés. Hoe wordt dit financiële aspect gewogen ten opzichte van de andere criteria om dat te voorkomen?	Het is onjuist dat in de fase Zeef 1 / addendum Tracéafweging niet naar andere aspecten zoals leefbaarheid en veiligheid is gekeken. In het gehanteerde beoordelingskader zoals ook in het werkrapport tracéafweging opgenomen blijkt duidelijk dat er een brede beoordeling heeft plaatsgevonden, onder andere op aspecten als leefbaarheid, veiligheid en financiële haalbaarheid.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 27 januari 2022

De vijfde inloopsessie (online) vond plaats op donderdagavond 27 januari 2022. In totaal waren er ongeveer 100 bewoners digitaal aanwezig die tijdens de sessie meer informatie kregen over de MIRT-verkenning¹⁾. Met deze opkomst was het de best bezochte inloopsessie tot nu toe. Het doel van deze avond was om terugkoppeling te geven over het verloop van de 5^e en 6^e bijeenkomst van het Platform van 16 november en 7 december 2021 en de toelichtingen op de schetsontwerpen van de tracés naar Leidschendam-Voorburg die daar waren gegeven.

De avond werd geopend door voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en gaf daarna een toelichting op de huidige fase van de Verkenning die zal leiden tot het opstellen van het Masterplan Bereikbaarheid dat in de zomer van 2022 ter inzage gelegd wordt gedurende 3 maanden. Het Masterplan Bereikbaarheid bestaat uit 2 onderdelen:

1. HOV-Verbinding van Den Haag CS over de Binckhorst naar station Voorburg, met een aftakking naar Rijswijk/Delft.
2. Aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen.

In de sessie van 27 januari zijn de schetsontwerpen van de HOV-tracés vanaf Den Haag Centraal, via de Binckhorstlaan naar station Voorburg toegelicht door Hessel de Jong.

- Binckhorstlaan – Maanweg – Station Voorburg voor bus, tram en lightrail
- Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg – Station Voorburg voor bus, tram en lightrail
- Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg – Station Voorburg voor bus
- Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan – Laan van Middenburg – Westeinde – Station Voorburg voor tram

De schetsontwerpen zijn bedoeld om de verschillende tracés met elkaar te kunnen **vergelijken**, **input** te leveren voor andere onderdelen van de verkenning en om de **inpasbaarheid** en de **(technische) haalbaarheid** te onderzoeken. Het doel van een MIRT-verkenning is om varianten te vergelijken en tot een voorkeur te komen. De detailuitwerking volgt in de volgende fase, de planuitwerkingsfase.

Hierna volgde een korte terugkoppeling van de voorzitter van het Platform, Paul Weststrate, over het verloop van de 5^e en 6^e platform bijeenkomst. Het platform bestaat uit een vrij grote groep actieve en betrokken deelnemers. Zij brengen wensen en ideeën in en kunnen voor- en nadelen benoemen. De inbreng wordt, waar mogelijk direct, verwerkt door de projectorganisatie. Daarnaast wordt alle inbreng meegegeven aan de bestuurders van de betrokken overheden²⁾ in het omgevingsverslag. Het omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de documenten die in de zomer van 2022 ter inzage gelegd worden.

Tijdens de platforms gaan we steeds dieper in op de materie. Dat vraagt veel van de deelnemers, maar voldoet ook aan de behoefte om een scherper beeld te krijgen HOE de tracés er concreet uit gaan zien. Tegelijkertijd geven de deelnemers van het platform aan dat de speelruimte die hen in de participatie wordt geboden te gering is.

1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken

3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/

4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel

5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst



De meeste (inhoudelijke) zorgen die tijdens de platforms worden geuit betreffen de gevolgen voor het groen, hinder van geluid en trillingen door trammaterieel, de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor langzaam verkeer.

Na deze terugkoppeling worden de in de chat gestelde vragen zoveel mogelijk beantwoord. Deze antwoorden worden later verwerkt in een vraag- en antwoorddocument dat aan alle deelnemers zal worden toegezonden en op de website³⁾ wordt gepubliceerd.

Veel vragen en suggesties betroffen de reeds doorlopen processtappen om te komen tot de huidige 10 tracés, nut- en noodzaak van de HOV-verbinding en op basis van welke criteria de tracés worden beoordeeld.

Daarnaast zijn vragen gesteld en zorgen gedeeld over verkeersveiligheid, hoe wordt omgegaan met groen en parkeren en hoe dit wordt onderzocht in de effectenstudies. Tenslotte zijn vragen gesteld over het vervolgproces en de manier waarop inspraak is geregeld.

De inloopsessie werd afgesloten met een toelichting over het vervolgproces.

Momenteel vinden onderzoeken plaats naar de effecten, waaronder verkeersveiligheid, trillingen en geluid. Daarnaast wordt de Business Case⁴⁾ opgesteld, de MKBA⁵⁾ en de plan-MER⁶⁾. In maart 2022 moeten deze documenten zijn afgerond en wordt het Masterplan Bereikbaarheid op hoofdlijnen opgesteld. In de periode richting de zomer van 2022 worden de gemeenteraden geconsulteerd en het besluit voor de ter inzage legging genomen. Omdat de periode van de ter inzage legging in de zomer valt, is deze verlengd tot ca. 3 maanden in plaats van de reguliere 6 weken, zodat iedereen de kans heeft om hierop te reageren.

Om 21.30 sluit Arend van Dijk de bijeenkomst af. Een aantal deelnemers spreekt hun waardering uit voor de heldere presentatie en rustige beantwoording van de vragen. De deelnemers krijgen binnen 2 weken de presentatie en dit sfeerverslag toegestuurd.

- 1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.
- 2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken
- 3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/
- 4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel
- 5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
- 6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst

27 januari 2022 Inloopsessie 5 Leidschendam-Voorburg

Nr.	Vraag	Antwoord		
1.	Waar staat HOV en waar staat MIRT voor?	Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.		
2.	Waar staat CID ook alweer voor?	Central Innovation District.		
3.	Komt er een HOV verbinding naar den Haag Centraal?	Alle alternatieven gaan uit van een verbinding via Den Haag Centraal.		
4.	Wat is precies het verschil tussen een tram en de lightrail, bv qua snelheid, breedte, geluid en trillingen?			
		LIGHTRAIL	HOV-TRAM	HOV-BUS
	Gemiddelde snelheid	Gemiddeld 30 km/uur	Gemiddeld 25 km/uur	Gemiddeld 20 km/uur
	Aantal reizigers per dag	20.000 tot 60.000 per dag	10.000 tot 50.000 per dag	10.000 per dag
	Voorgeschreven halte afstanden	1.000 tot 2.000 meter	750 tot 1.000 meter	750 tot 1.000 meter
	Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (zero emissie) bussen
		<p>In deze studie is uitgegaan van bovenstaande kenmerken, met als aanvulling dat bij lightrail rekening gehouden wordt met ongelijkvloerse kruispunten.</p> <p>De genoemde snelheden zijn reissnelheden, dus inclusief de tijd van het stoppen bij een halte of een verkeerslicht. De maximale rijsnelheden zijn voor alle drie modaliteiten 50 km/uur. Effecten zoals trillingen en geluid zijn onderdeel van de milieueffectonderzoeken die worden uitgevoerd.</p>		
5.	Wordt er bij de uitwerking van de HOV-varianten rekening gehouden met het uitgangspunt dat de ecologische verbindingzone langs de Maanweg niet mag worden aangetast?	In het kader van deze MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst wordt breed onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende pakketten aan mobiliteitsmaatregelen (waaronder een HOV-verbinding) om daar uiteindelijk een bestuurlijke afweging in te kunnen maken. Effecten op natuur en ecologische verbindingzones worden in het kader van dit brede effectonderzoek voor de MIRT-verkenning in beeld gebracht, zodat hier een zorgvuldige bestuurlijke afweging op kan worden gemaakt. Uiteraard met inachtneming van geldende beleidsdoelen en wet- en regelgeving, ook op het thema ecologie.		

6.	Als de HOV verbinding Voorburg-Zoetermeer geen prioriteit meer heeft, is het dan nog logisch om een lightrail tussen DH CS en Voorburg aan te leggen. De bussen 26 en 28 rijden er tenslotte al.	We houden er rekening mee dat een toekomstige doortrekking niet onmogelijk wordt gemaakt. De huidige buslijnen zijn onvoldoende om bij de geplande woningbouw van een goede openbaar vervoer ontsluiting te spreken.
7.	Waar zit in de effectenstudies de veiligheid van onze kinderen die moeten oversteken?	<p>Als uitgangspunt geldt dat een uiteindelijk plan en ontwerp voor het mobiliteitspakket CID Binckhorst dient te voldoen aan de geldende normen en vereisten op het gebied van verkeersveiligheid. De schetsontwerpen die in deze onderzoekende fase van het planproces (de MIRT-verkenning) voor de bereikbaarheid CID Binckhorst zijn opgesteld houden hier (op schetsniveau) logischerwijs dus ook al rekening mee. Daarenboven wordt in deze fase van het planproces breed effectonderzoek uitgevoerd naar de effecten van de planvarianten. De resultaten hiervan worden opgenomen in het plan-MER. De resultaten uit het plan-MER, Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) en Businesscase landen in het Masterplan.</p> <p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die voor de MIRT-verkenning CID Binckhorst is opgesteld (zie www.binckhorstbereikbaar.nl) is een overzicht opgenomen van alle thema's en criteria waarop de verschillende varianten voor het mobiliteitspakket CID Binckhorst op worden onderzocht en beoordeeld. Eén van de daarin opgenomen criteria is het criterium verkeersveiligheid: voor alle maatregelpakketten wordt onderzocht en beoordeeld of er aandachtspunten of knelpunten ontstaan qua verkeersveiligheid. Hierbij wordt onder meer gekeken naar conflictsituaties die zouden kunnen ontstaan met langzaam-verkeersstromen zoals fietsers en voetgangers, waaronder bijvoorbeeld (schoolgaande of spelende) kinderen.</p>
8.	In hoeverre hebben bewoners een stem in de keuze van het plan?	<p>Via de inspraakprocedure kunnen belanghebbenden hun stem laten horen. De voorlopige voorkeur wordt rond de zomer van 2022 ter inzage vrijgegeven. Iedereen mag argumenten aandragen waarom die voorkeur juist is of waarom een ander alternatief in de volgende fase uitgewerkt moet worden.</p> <p>Onderdeel van de documenten die ter inzage worden gelegd is het omgevingsverslag. In het omgevingsverslag worden de tijdens platformbijeenkomsten, inloopsessies en persoonlijke gesprekken opgehaalde ervaringen, meningen, suggesties en vragen gebundeld zodat bestuurders dit in de verdere besluitvorming mee kunnen wegen.</p>
9.	Waar in de effectstudies zitten aspecten als geluid en trillingen?	Deze aspecten worden in de milieueffectonderzoeken meegenomen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, zie www.binckhorstbereikbaar.nl) kunt u vinden op welke

		aspecten de brede effectbeoordeling plaatsvindt. De resultaten van de onderzoeken worden opgenomen in het plan-MER. De resultaten uit het plan-MER, MKBA en Businesscase landen in het Masterplan. Zie ook het antwoord op vraag 7.
10.	Wat is CROW?	Het CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid (zie ook www.crow.nl).
11.	Wordt er voor de schetsontwerpen ook rekening gehouden met de uitgangspunten van de openbare ruimte van Leidschendam-Voorburg?	Ja. Handboeken van betreffende gemeenten worden bij het opstellen van de schetsontwerpen als vertrekpunt gebruikt, zo ook het handboek openbare ruimte van Leidschendam-Voorburg en de richtlijnen die daarin zijn opgenomen.
12.	Is Den Haag alleen de opdrachtgever voor deze verkenningen?	De Verkenning heeft zes opdrachtgevers: de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH), de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken
13.	De gemeenteraad van Leidschendam Voorburg heeft een motie aangenomen dat de Prinses Mariannelaan niet geschikt is. Hoe wordt dat meegenomen in de afweging van de varianten?	<p>De zes opdrachtgevers hebben naar aanleiding van de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau afgesproken om de onderzochte tracés volledig in de afweging mee te nemen. Een daarvan is de Prinses Mariannelaan. Die afweging vindt plaats op objectieve beoordelingscriteria. Een uiteindelijk besluit voor een keuze van een voorkeurstracé vindt plaats door de zes opdrachtgevers waarvan de gemeente Leidschendam-Voorburg er één is.</p> <p>In de bijlage van de binnenkort te ondertekenen intentieverklaring zijn voor alle opdrachtgevende partijen en de gemeente Rijswijk de belangen en aandachtspunten beschreven. De genoemde motie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg is daar ook in opgenomen.</p>
14.	Wie maakt de uiteindelijke keuze van een voorkeursvariant?	De besturen van de zes opdrachtgevende partijen, te weten: de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken. De gemeente Rijswijk is nog geen opdrachtgever, maar is wel deelnemer aan het Bestuurlijk Overleg en vanuit die hoedanigheid neemt zij ook deel aan de besluitvorming.
15.	Kunnen jullie iets zeggen over op basis van welke factoren en de weging daarvan de verschillende varianten worden besproken?	In de Nota Reikwijdte en Detailniveau d.d. 25 juni 2020 staat dit toegelicht. Deze nota vindt u op www.binckhorstbereikbaar.nl onder het kopje 'achtergrond'. Zie ook vraag 7.
16.	Is er ook al een idee waar de haltes ongeveer gaan komen?	Er zijn zoeklocaties aangewezen (DH-CS, Schenkviaduct, Mercuriusweg, Zonweg en Maanweg, Station Voorburg). De exacte locaties worden in samenhang met de belangen

		van de verschillende gemeenten onderzocht en in meer detail uitgewerkt in de planstudiefase.
17.	Wordt er bij het berekenen van de te verwachten reizigersaantallen uitgegaan van een aansluiting op de mogelijke Koningscorridor?	Bij het onderzoek naar de te verwachten reizigersaantallen wordt zowel gekeken naar effecten zonder als met een aansluiting op de Koningscorridor. We houden er rekening mee dat een toekomstige doortrekking niet onmogelijk wordt.
18.	Kan er een rotonde worden gemaakt van het kruispunt Zonweg-Regulusweg?	De inschatting is dat daar onvoldoende ruimte is.
19.	Kan HOV vanaf CS op maaiveldniveau rijden en bij Regulusweg omhoog en over de sporen?	Voor een lightrailverbinding zou dat een inpassingsoptie kunnen zijn. In deze fase wordt dat niet onderzocht omdat te veel wordt voorgesorteerd op uitsluiting van andere opties voor de eventuele doortrekking richting Zoetermeer.
20.	Wordt de optie GEEN HOV ook onderzocht?	In de onderzoeken is een 'referentie' alternatief meegenomen. Bij dit referentie alternatief wordt uitgegaan van aanvullende woningbouw zonder HOV-oplossing.
21.	Moeten we naar het horen van al deze opties, niet concluderen dat het niet haalbaar is? Wat levert een verbinding naar een Stopstation nu op? Waarom niet naar Den Haag Centraal (waar de Binckhorst tegenaan ligt!). Elektrische bus die 1x per 15 min richting Delft/Voorburg gaat is voldoende.	Duidelijk is dat de toekomstige extra inwoners in de Binckhorst zorgen voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit (alleen) met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De kansen die een HOV-verbinding hiervoor biedt, worden ook meegewogen bij het bepalen van het Voorkeursalternatief.
22.	Wat zijn de verwachte reizigersaantallen en de geprognoseerde groei hiervan? En hoe wordt door bus, tram en lightrail hieraan tegemoet gekomen?	De verwachte reizigersaantallen worden in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. De groei is per variant anders. In de rapportages worden de onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.
23.	Is er ook overwogen een traject Holland Spoor - Binckhorst - DH Centraal? Wat als voordeel heeft dat beide doorgaande stations zijn.	Eén van de doelen van de Verkenning is het bijdragen aan de regionale OV ambities. Onderdeel daarvan is het verbeteren van de regionale verbindingen en een efficiënte exploitatie van het gehele OV systeem. Een traject van Holland Spoor via de Binckhorst naar Den Haag centraal heeft geen toegevoegde waarde voor de regionale verbindingen.

24.	Wat is amoveren het Hanzegebouw?	Amoveren betekent het slopen van het Hanzegebouw.
25.	Komt de tram of lightrail in plaats van de parkeerplekken die nu op de Maanweg liggen? Staan nu vaak vrachtwagens geparkeerd	Bij de geplande ontwikkelingen rond de Maanweg zal het profiel van de weg aangepast worden. Zo ontstaat er ruimte voor de voetganger, fiets, auto en het HOV. De huidige parkeerplekken zullen daarbij verdwijnen.
26.	Hoe zou de groene afwerking eruit zien van de lightrail op Maanweg?	Als gekozen wordt voor lightrail is die invulling een onderwerp voor de volgende fase dat in afstemming met de omgeving wordt uitgewerkt
27.	In de toekomst is 4-sporig treinverkeer de visie. De HOV plannen CID Binckhorst houden hiermee nog geen rekening?	Voor de treinsporen tussen Den Haag en Rotterdam wordt wel rekening gehouden met de 4-sporigheid. Voor de treinsporen tussen Den Haag en Gouda is 4-sporigheid nog niet in de plannen voor 2040. In de HOV plannen van CID Binckhorst is het niet onmogelijk om die 4-sporigheid aan te leggen of te vervangen door lightrail.
28.	Kunnen de populieren langs opa's veldje blijven staan?	Dit is nog niet bekend. In de volgende fase wordt dat meer duidelijk. Ook in verband met de exacte locatiekeuze en keuze voor groen talud en oppervlaktewater.
29.	Is de doortrekking naar Zoetermeer nog relevant nu de Koningscorridor een slechte MKBA heeft?	Waar wij ons op richten is de verbinding Den Haag - Voorburg. We houden er rekening mee dat een toekomstige doortrekking mogelijk blijft.
30.	We praten nu alleen over de ontsluiting van de Binckhorst naar station Voorburg. Is het dan niet veel beter om die ontsluiting uitsluitend richting Den Haag Centraal te maken. Zie ook de gedachten van het CDA in LV	De Verkenning betreft beide richtingen: zowel de verbinding met station Voorburg als ook de verbinding met Den Haag Centraal.
31.	Wordt bij de kruising Westenburgstraat - Maanweg rekening gehouden met de Hoofdtransportleiding van de Gasunie?	De leiding van de Gasunie is bekend. Er wordt rekening mee gehouden bij de planvorming.
32.	Kan er op de Maanweg al eerder naar -1 worden gegaan zodat de Westenburgstraat niet geblokkeerd wordt?	Alleen voor de modaliteit 'Lightrail' worden in deze fase van de verkenning meerdere niveaus (-1, 0 en +1) onderzocht. Immers, een lightrail verbinding gaat uit van ongelijkvloerse kruisingen. Voor de modaliteiten bus en tram wordt in deze fase alleen niveau 0 onderzocht. Pas in de volgende fase, de planuitwerkingsfase, wordt waar nodig voor de dan gekozen variant onderzocht welke mogelijkheden er zijn voor aanleg op een ander niveau dan niveau 0.

33.	Hebben jullie eind van de middag al eens ter plaatse gekeken hoe druk het verkeer nú al is op het zuidelijke deel van de Binckhorstlaan?	Ja, we blijven ook ter plekke kijken en de locatie 'ervaren'. Dit geeft altijd een beter beeld hoe een inpassing mogelijk zou kunnen zijn naast de bureauwerkzaamheden.
34.	Zijn er ook nog haltes gepland op de lightrail op poten?	Ja. In de schetsontwerpen zijn de haltes in de omgeving van de Zonweg en Melkwegstraat op +1 geprojecteerd
35.	We willen heel graag de mensen die gaan beslissen uitnodigen dit alles eens ter plekke te laten zien.	Platformleden van de Broekslootkade en Geestbrugweg hebben op uitnodiging van de wethouder van de gemeente Rijswijk samen met de wethouder van de gemeente Den Haag een ronde gemaakt over de Geestbrugweg, Broekslootkade en Haagweg om de situatie ter plekke te bekijken. Indien dit voor andere wijken ook gewenst is, ontvangen wij hiervoor graag een specifiek verzoek. Dit zal dan voorgelegd worden aan de betreffende bestuurder(s).
36.	Waarom niet kiezen voor een elektrische bus?	Uitgangspunt is een zero emissie bus. Op basis van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer moeten alle nieuwe bussen vanaf 2025 zero-emissie zijn en vanaf 2030 álle bussen.
37.	Is er gekeken naar OV behoefte in Voorburg West? Ik zie geen behoefte voor trams richting Rijswijk. Waarom niet bij Binckhorst laten, waar er wel behoefte komt?	Het verwachte OV-gebruik in het gehele gebied, niet alleen Voorburg-West, wordt in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. In de rapportages worden die onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.
38.	Voor wie maken we nu precies de HOV? En hoe groot is de kans dat er helemaal geen gebruik van gemaakt wordt? (de Rotterdamsebaan weet ook nog niemand te vinden)	Er worden veel woningen bijgebouwd in de regio, om te zorgen dat de groei van de mobiliteit die we daardoor krijgen niet alleen door automobiliteit opgevuld wordt is het ook nodig om meer in lopen, fiets en OV te investeren. Om te zorgen dat we in de toekomst betaalbaar en leefbaar kunnen wonen in deze regio moeten we ervoor zorgen dat de bereikbaarheid duurzaam is voor bestaande en nieuwe inwoners. We zien juist dat (tot corona) het gebruik van veel openbaar vervoer juist snel hoger is dan in de prognoses voorspelden. Sprekend voorbeeld is de RandstadRail lijnen tussen Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam. Het vergroten van de 'vindbaarheid' van de Rotterdamsebaan wordt buiten de HOV Verkenning onderzocht.
39.	Kun je wel tot een voorkeursvariant komen als binnen verschillende varianten nog zaken moeten worden uitgezocht of worden doorgeschoven?	Ja, het doel van de huidige studies is om voldoende informatie te verzamelen, zodat de varianten vergeleken kunnen worden.
40.	De verkenning gaat uit van het feit dat er een verbinding moet komen naar het station Voorburg. Het is voor mij niet logisch dat deze er	Station Voorburg is een openbaar vervoer knooppunt en vandaar logisch om ook vanuit de Binckhorst aangesloten te zijn met een openbaarvervoer verbinding. Het maakt de

	moet komen. Station Voorburg is immers geen intercity station. Indien de verbinding naar Den Haag Centraal goed is, de treinverbinding slechts 3 minuten is.	mogelijkheden om de Binckhorst met het openbaar vervoer te bereiken groter. Daarom wordt dit nu onderzocht.
41.	Kosten staan blijkbaar tegenover vervoerswaarde in de business case. Hoe verhoudt leefbaarheid zich hiertoe?	Er worden veel zaken onderzocht in deze verkenning en er worden meerdere rapportages opgesteld. Business Case, Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA), Plan-MER (effecten), etc. Al die informatie landt in het Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst waarop de bestuurlijke afweging wordt gemaakt. Zie verder ook het antwoord op vraag 7.
42.	Is het maximaliseren van de snelheid naar 30 km/uur mogelijk om onze wijk veilig te houden?	De HOV volgt de maximale snelheid ter plaatse.
43.	Begrijp ik dan goed dat verkeersveiligheid even zwaar weegt als bijvoorbeeld er liggen wel/geen elektra voorzieningen?	Alle effecten worden zo objectief mogelijk in beeld gebracht. Het is aan de politiek om te bepalen welke (combinatie van) effecten het grootste gewicht krijgt.
44.	Wat betekenen de plannen voor de parkeerdruk?	Uitgangspunt is dat parkeren van nieuwe bewoners van de Binckhorst binnen de Binckhorst wordt opgevangen. Voor bestaande wijken is het uitgangspunt om zoveel mogelijk de huidige capaciteit te behouden.
45.	Er wordt gezegd dat er rekening wordt gehouden met het draagvlak. Volgens mij is er geen draagvlak in Voorburg, ook niet bij de gemeenteraad. Wat wordt daarmee gedaan?	Ook in Voorburg zijn bewoners of bedrijven die baat hebben bij een HOV Verbinding door de Binckhorst. Het is aan de politiek om uiteindelijk de keuze te maken.
46.	Hoe worden toekomstige bewoners actief benaderd en geïnformeerd?	Via de ontwikkelaars en de projectorganisatie voor de herontwikkeling van de Binckhorst. De projectorganisatie van de MIRT-Verkenning heeft met beide partijen contact.
47.	De inwoners van Voorburg West willen behoud van groen, behoud van veiligheid, niet nog meer druk op het huidige krappe systeem. Wordt er überhaupt wel naar de bewoners geluisterd? De optie geen HOV? Wordt die nog onderzocht?	In de onderzoeken is een 'referentie' alternatief meegenomen. Bij dit referentie alternatief wordt uitgegaan van aanvullende woningbouw zonder HOV-oplossing.
48.	Krijgt lightrail minder haltes dan elektrische bus of tram?	Uitgangspunt is dat de voorgestelde afstanden tussen lightrailhaltes (1.000 – 2.000 meter) groter is dan de halteafstanden van de tram of de bus (750 – 1.000 meter). De hoeveelheid haltes die de voorkeursvariant zou moeten krijgen wordt uitgewerkt in de volgende fase. Daar is op dit moment nog niets over te zeggen.

49.	'Fluiten' de lightrailtoestellen wanneer deze een bocht maken? En zo ja is daar rekening mee gehouden door de bochten niet in de buurt van woonwijken in te passen?	Een van de aandachtspunten in de uitwerking is dat er best krappe boogstralen nodig zijn. Het moderne materieel fluit minder dan vroeger, maar bij hele krappe bogen kan dat mogelijk niet helemaal voorkomen worden. Dit wordt meegenomen in de effectonderzoeken.
50.	Wanneer wordt het aantal te verwachten reizigers op deze route berekend en in dat kader de haalbaarheid?	De onderzoeksresultaten van het aantal te verwachten reizigers in de HOV bus, tram of lightrail zijn ongeveer april 2022 compleet.
51.	Waarom zou je een lightrail in stedelijk gebied willen hebben? Wordt pas zinvol als het snelheid kan maken buiten de stad. Met het pauzeren van de Koningscorridor ziet het er niet naar uit dat de lightrail buitenstedelijk gaat rijden. Alles aanhorende lijkt een lightrail zinloos. Bus op eigen baan via de Maanweg?	Alle relevante ontwikkelingen worden meegenomen in bij de besluitvorming voor een voorkeursalternatief. Om dat besluit te kunnen nemen, is het gewenst om alle varianten inzichtelijk te maken. Ook de optie voor een bus over de Maanweg is één van de varianten, net als een lightrail.
52.	Dus lightrail gaat wellicht NS vervangen? Dan heb ik als NS reiziger dus een nadeel?	Indien gekozen wordt voor een lightrail verbinding, betekent dat niet automatisch 'vervanging van de NS'. Het openbaar vervoer wordt zo efficiënt mogelijk ingericht. De grotere reizigersstromen worden daarin het best gefaciliteerd.
53.	Waarom kan aansluiten op OV niet gewoon via het bestaande spoor?	<p>Als u bedoelt het bestaande spoor op de Mariannelaan of de Geestbrugweg, heeft u deels gelijk. Echter de nieuwste generatie trams heeft nog nooit op deze oudere sporen gereden omdat de sporen te dicht bij elkaar liggen voor de moderne bredere trams.</p> <p>Als u bedoelt de ProRail / NS sporen tussen Den Haag Centraal en station Voorburg, dan zou dat betekenen dat de NS minder sporen ter beschikking krijgt op het reeds overvolle netwerk. De HOV sporen moeten uit spoorveiligheid afgescheiden zijn van de treinsporen om vermenging te voorkomen. De bovenleiding en de beveiligingssystemen van trein en tram/lichtrail zijn compleet anders.</p>
54.	Hoe kan je de ecologische zone langs de Maanweg versterken als je daar ook een lightrail aanlegt?	De groenzone langs de Maanweg zal bij een keuze voor die route mogelijk smaller worden, maar de ecologische kwaliteit van die strook kan ook verbeterd worden ten opzichte van de huidige situatie.
55.	Is er overleg met het Hoogheemraadschap Delfland over de aanleg van de HOV ?	Met alle partijen wordt overleg gevoerd over aspecten die onder de bevoegdheid of het beheer van die andere partij vallen.

56.	Rekenen jullie ook met verlies van woningwaarde op Pr. Mr. laan en Binckhorstlaan Zuid (en andere straten van West) in dit proces?	Indien dit met de gekozen voorkeursalternatief aan de orde zou zijn, vindt onderzoek naar effecten op de waarde van naburig vastgoed plaats in de planuitwerkingsfase.
57.	Hoe wegen leefbaarheid en kosten tegen elkaar?	Het is aan de politiek om alle objectief beschouwde effecten te wegen.
58.	Wie neemt straks het besluit? Kan Den Haag besluiten over Voorburgs grondgebied?	Alle gemeenten besluiten over hun eigen grondgebied.
59.	Kijken degenen die alle berekeningen doen, tekeningen maken etc. ook ter plaatse of is het allemaal voor hen puur cijfer en plaatjeswerk?	Ja, we blijven ook ter plekke kijken en de locatie 'ervaren'. Dit geeft altijd een beter beeld hoe een inpassing mogelijk zou kunnen zijn.
60.	Hoe groot is de stem van de ministeries van IenW en BZK in deze ten opzichte van de gemeenteraad?	De Rijkspartijen bepalen de effecten op het Rijksbeleid van de regionaal gekozen voorkeur. Op basis van die analyse bepaalt het Rijk haar financiële bijdrage.



Sfeerverslag Online inloopsessie dd. 1 februari 2022

De zesde inloopsessie (online) vond plaats op dinsdagavond 1 februari 2022. In totaal waren er ongeveer 90 bewoners digitaal aanwezig die tijdens de sessie meer informatie kregen over de MIRT-verkenning¹⁾.

Het doel van deze avond was om terugkoppeling te geven over het verloop van de 7^e bijeenkomst van het Platform van 12 januari 2022 en de toelichtingen op de schetsontwerpen van de tracés naar Rijswijk die daar waren gegeven.

De avond werd geopend door voorzitter Arend van Dijk. Hij heette iedereen welkom en gaf daarna een toelichting op de huidige fase van de Verkenning die zal leiden tot het opstellen van het Masterplan Bereikbaarheid dat in de zomer van 2022 ter inzage gelegd wordt gedurende 3 maanden. Het Masterplan Bereikbaarheid bestaat uit 2 onderdelen:

1. HOV-Verbinding van Den Haag CS over de Binckhorst naar station Voorburg, met een aftakking naar Rijswijk/Delft.
2. Aanvullend pakket mobiliteitsmaatregelen.

In de sessie van 1 februari zijn de schetsontwerpen van de HOV-tracés vanaf Den Haag Centraal, via de Binckhorstlaan naar Rijswijk toegelicht door Hessel de Jong.

- Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade
- Binckhorstlaan – Geestbrugweg

De schetsontwerpen zijn bedoeld om de verschillende tracés met elkaar te kunnen **vergelijken, input** te leveren voor andere onderdelen van de verkenning en om de **inpasbaarheid** en de **(technische) haalbaarheid** te onderzoeken. Het doel van een MIRT-verkenning is om varianten te vergelijken en tot een voorkeur te komen. De detailuitwerking volgt in de volgende fase, de planuitwerkingsfase.

Hierna volgde een korte terugkoppeling van de voorzitter van het Platform, Paul Weststrate, over het verloop van de 7^e platform bijeenkomst. Het platform bestaat uit een vrij grote groep actieve en betrokken deelnemers, na de zomer 2021 uitgebreid met vertegenwoordigers namens de Broekslootkade. Zij brengen wensen en ideeën in en kunnen voor- en nadelen benoemen. De inbreng wordt, waar mogelijk direct, verwerkt door de projectorganisatie. Daarnaast wordt alle inbreng meegegeven aan de bestuurders van de betrokken overheden²⁾ in het omgevingsverslag. Het omgevingsverslag maakt onderdeel uit van de documenten die in de zomer van 2022 ter inzage gelegd worden.

Tijdens de platforms gaan we steeds dieper in op de materie. Dat vraagt veel van de deelnemers, maar voldoet ook aan de behoefte om een scherper beeld te krijgen HOE de tracés er concreet uit gaan zien. Tegelijkertijd geven de deelnemers van het platform aan dat de speelruimte die hen in de participatie wordt geboden te gering is.

1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken

3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/

4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel

5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst



De meeste (inhoudelijke) zorgen die tijdens het platform worden geuit betreffen de gevolgen voor het groen, hinder van geluid en trillingen door trammaterieel, de gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor schoolgaande kinderen. Daarnaast vragen de platformdeelnemers zich af of voldoende wordt gekeken naar de leefbaarheid en de effecten op de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast bestaat bij de deelnemers de indruk dat de varianten niet consequent op dezelfde criteria worden beoordeeld. De projectorganisatie verzekert dat alle varianten op dezelfde manier en aan dezelfde criteria worden getoetst.

Na deze terugkoppeling worden de in de chat gestelde vragen zoveel mogelijk beantwoord. Tijdens deze inloopsessie zijn aanmerkelijk meer berichten in de chat geplaatst dan tijdens de 5^e inloopsessie waarin de tracés richting Voorburg werden besproken. Het bleek dan ook niet mogelijk om alle vragen uit de chat tijdens de sessie te beantwoorden.

Veel berichten in de chat betreffen vragen, suggesties en zorgen over de reeds doorlopen processtappen om te komen tot de huidige 10 tracés. Bijvoorbeeld waarom bepaalde tracés niet worden onderzocht, nut- en noodzaak van de HOV-verbinding en op basis van welke criteria de tracés worden beoordeeld.

De antwoorden op de in de chat gestelde vragen worden later verwerkt in een vraag- en antwoorddocument dat aan alle deelnemers zal worden toegezonden en op de website³⁾ wordt gepubliceerd.

De inloopsessie werd afgesloten met een toelichting over het vervolgproces.

Momenteel vinden onderzoeken plaats naar de effecten, waaronder verkeersveiligheid, trillingen en geluid. Daarnaast wordt de Business Case⁴⁾ opgesteld, de MKBA⁵⁾ en de plan-MER⁶⁾. In maart 2022 moeten deze documenten zijn afgerond en wordt het Masterplan Bereikbaarheid op hoofdlijnen opgesteld. In de periode richting de zomer van 2022 worden de gemeenteraden geconsulteerd en het besluit voor de ter inzage legging genomen. Omdat de periode van de ter inzage legging in de zomer valt, is deze verlengd tot ca. 3 maanden in plaats van de reguliere 6 weken, zodat iedereen de kans heeft om hierop te reageren.

Om 21.30 sluit Arend van Dijk de bijeenkomst af. De deelnemers krijgen binnen 2 weken de presentatie en dit sfeerverslag toegestuurd.

- 1) MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.
- 2) De 7 betrokken overheden bij de verkenning zijn de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, de MRDH, de Provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken
- 3) www.binckhorstbereikbaar.nl/agenda/online-inloopsessie-5/
- 4) In de Business Case worden kosten en baten (financieel) per tracé in beeld gebracht voor de exploitatiefase. Hierbij wordt gekeken naar het Openbaar Vervoer als geheel
- 5) MKBA = Maatschappelijke Kosten Baten Analyse
- 6) Plan-MER = Milieu Effect Rapportage behorend bij het op te stellen Masterplan Bereikbaarheid CID-Binckhorst

1 februari 2022 Inloopsessie 6 Rijswijk

Nr.	Vraag	Antwoord
1.	Zijn er ook wethouders of verantwoordelijke mensen of alleen projectleiders (zonder mandaat)?	Het project kent een hiërarchische aansturing. De projectleiding legt verantwoording af aan een overleg tussen directeuren van de regionale partners. Daarboven vindt periodiek afstemming plaats tussen bestuurders uit de gemeenten, de vervoersautoriteit MRDH, de provincie en het Rijk. Bij deze inloopsessie is geen bestuurder als spreker aanwezig.
2.	Hoe wordt met nut en noodzaak omgegaan in deze fase?	Duidelijk is dat de toekomstige extra inwoners in de Binckhorst zorgen voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit alleen met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De kansen die een HOV-verbinding hiervoor biedt worden ook meegewogen bij het bepalen van het Voorkeursalternatief. In deze fase wordt door middel van verkeersonderzoeken o.a. gekeken hoeveel mensen gebruik gaan maken van de verschillende vervoerswijzen. Ook wordt gekeken naar de effecten op verkeersafwikkeling dit geeft nadere duiding van de nut- en noodzaak van de oplossing.
3.	Is het uitgangspunt om autobezit terug te dringen of om de Binckhorst per OV bereikbaar te maken?	Het is een beleidskeuze om in te zetten op een mobiliteitstransitie in de Binckhorst. Met die mobiliteitstransitie willen we bewerkstelligen dat de mobiliteit een duurzame vorm krijgt. De stad aantrekkelijk maken door aandacht voor lopen, fietsen en beter openbaar vervoer waardoor het bezit van een eigen auto minder noodzakelijk wordt en minder parkeerdruk ontstaat. Dus de mobiliteitstransitie is uitgangspunt bij het vinden van een oplossing voor de extra verplaatsingen (zie ook antwoord vraag 2).

4.	Wat betekent het verlagen van de parkeernorm? Op dit moment hebben zowel Cromvliet als Leeuwendaal een % parkeervergunningen dat ver boven 100% van # parkeerplaatsen ligt (ong. 105%). Zou een steviger parkeerbeleid niet veel meer uithalen dan een andere parkeernorm?	De parkeernorm die hier wordt bedoeld gaat over de normen bij nieuwbouw. Bij de nieuwbouw in de Binckhorst is het niet meer automatisch zo dat er 1 of meer parkeerplekken per nieuwe woning worden aangelegd. Het parkeerbeleid dat hier wordt bedoeld, gaat over de bestaande situatie. Beide kunnen helpen bij het verminderen van de parkeerdruk en autogebruik.
5.	Betekent dit dat als het traject niet veilig inpasbaar is dat dan ook het besluit genomen zal worden dat het alsnog niet doorgaat?	Als in de volgende fase blijkt dat de gekozen variant niet op veilige wijze gerealiseerd kan worden, ook niet met extra ingrepen of maatregelen, zal deze alsnog afvallen.
6.	Hoe wordt rekening gehouden met de Nota Ecologische verbindingzones bij het traject langs Jupiterkade en Broekslootkade, resp. onderdeel Waterfront en ecologische verbindingzone? Wordt natuurschade gecompenseerd?	In het kader van deze MIRT-verkenning bereikbaarheid CID Binckhorst wordt breed onderzoek gedaan naar de effecten van verschillende pakketten aan mobiliteitsmaatregelen (waaronder een HOV-verbinding) om daar uiteindelijk een bestuurlijke afweging in te kunnen maken. Effecten op natuur en ecologische verbindingzones worden in het kader van dit brede effectonderzoek voor de MIRT-verkenning in beeld gebracht, zodat hier een zorgvuldige bestuurlijke afweging op kan worden gemaakt. Uiteraard met inachtneming van geldende beleidsdoelen en wet- en regelgeving. Mocht in de volgende fase van het planproces (planuitwerkingsfase) - waarin de definitieve uitwerking van het pakket aan mobiliteitsmaatregelen vorm krijgt - blijken dat compensatie van natuurwaarden onvermijdelijk is, dan zal dit uiteraard plaats moeten vinden als het plan daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
7.	Waarom zijn Haagse varianten (Neherkade & Rotterdamsebaan) al afgevallen voordat de verkenning überhaupt is begonnen?	In de periode van eind mei tot begin juli 2021 heeft de tracéafweging plaatsgevonden. Hierbij is van alle mogelijke tracévarianten, waaronder de Neherkade en de Rotterdamsebaan, bepaald of ze kansrijk zijn of niet. Deze stap noemen we zeef 1. Uit de tracéafweging bleek, dat de varianten Neherkade en Rotterdamsebaan niet kansrijk waren, waardoor ze zijn afgevallen voor verder onderzoek.
8.	Bij welke instantie(s) en op welk(e) momenten kunnen bewoners bezwaar maken tegen de plannen?	Bewoners kunnen via de inspraakprocedure (zomer 2022) inspreken. Iedereen mag argumenten aandragen waarom de voorgelegde voorkeur juist is of waarom een ander alternatief in de volgende fase uitgewerkt moet worden. De documenten worden ter inzage gelegd bij de gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg.
9.	Wordt er rekening gehouden met andere toekomstige OV-plannen (Schaalsprong OV,	Ja, deze ontwikkeling is onderdeel van de lopende beleidsplannen. Bijvoorbeeld schaalsprong OV. We houden er ook rekening mee dat een toekomstige doortrekking naar Zoetermeer niet onmogelijk wordt gemaakt.

	eventuele lightrail Oude Lijn, etc.) en mogelijke aansluiting hierop?	
10.	Wat is het idee achter de aanname dat bewoners uit de Binckhorst massaal met het OV naar Delft willen?	Duidelijk is dat de toekomstige extra inwoners in de Binckhorst zorgen voor extra verplaatsingen. We willen niet dat dit (alleen) met de auto plaatsvindt. De overheden zien het daarom als noodzaak om te investeren in duurzame bereikbaarheid. Zodat het aantal auto's in het gebied omlaag kan, (potentiële) knelpunten in en om het gebied worden voorkomen en opgelost. Bedoeling is dat vormen van mobiliteit die ruimte-efficiënt en schoon zijn (o.a. lopen, fietsen, OV en smart mobility), verder worden ontwikkeld. Deze maatregelen samen leiden tot een mobiliteitstransitie in het gebied. Het gaat hierbij niet alleen om het gebied CID-Binckhorst, maar ook om het oplossen van bereikbaarheids-knelpunten in de aangrenzende delen van Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Den Haag. De kansen die een HOV-verbinding hiervoor biedt, worden ook meegewogen bij het bepalen van het Voorkeursalternatief.
11.	Alle relevante informatie is niet beschikbaar? Wat is dan nut van deze bijeenkomst?	Alle informatie die tijdens inloopsessies is toegelicht is te vinden op de website www.binckhorstbereikbaar.nl onder 'Agenda'.
12.	Hoe verhoudt het smaller maken van de stoepen op de Geestbrugweg tot het voornemen om de Geestbrugweg (voor kinderen) veiliger en oversteekbaarder te maken?	Met de schetsontwerpen zijn de ruimtelijke gevolgen van inpassing van haltes zichtbaar gemaakt. Bij de planvorming voor de herinrichting van de Geestbrugweg van de gemeente Rijswijk wordt dat nader onderzocht. Smallere trottoirs hoeft niet meteen nadelig te zijn voor verkeersveiligheid, mits ze voldoende breed blijven.
13.	Is het nog mogelijk om een alternatief met een vaarverbinding over de Vliet van de Binckhorst naar Delft mee te laten nemen?! Voordelen: geen verlies van groen of ecologie, geen verlies van parkeerplaatsen, de verbinding is er al, geen ingrijpende gevolgen zoals bij andere tracés, de kosten zullen in verhouding laag zijn, het is een attractie die uitgebreid kan worden naar een verbinding over water naar Den Haag.	Als aanvulling op het HOV zou dit een optie kunnen zijn. Echter is een vaarverbinding (waterbus) geen reëel alternatief voor een HOV verbinding die sneller is dan een vaarverbinding en ook aangesloten op de rest van openbaar vervoer netwerk.
14.	Waarom is bij alternatief 5 geen lightrail onderzocht?	In de Verkenning zijn 10 varianten bepaald, die van elkaar onderscheidend zijn, zodat de verschillen kunnen worden vergeleken. Een eventuele lightrail komt dan alleen tussen Den Haag Centraal en station Voorburg. De lightrailoptie via de Maanweg is al in alternatief 1 meegenomen.

15.	Komt er nu een nieuwe tramverbinding Den Haag - Delft of moeten reizigers uit Rijswijk dadelijk verplicht via de Binckhorst. Er is nu al een goede verbinding van lijn 1 naar Delft.	De HOV verbinding over de Binckhorst gaat via Rijswijk naar Delft en voor de tram varianten vervangt die lijn 1. De tramverbinding van Rijswijk naar Delft blijft daarbij bestaan.																							
16.	En de variant "lijn 1 blijft rijden zoals hij nu rijdt"?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.																							
17.	Wat is het verschil tussen een reguliere Tram en een Lightrail (RandstadRail)?	<table border="1" data-bbox="987 517 2029 794"> <thead> <tr> <th></th> <th>LIGHTRAIL</th> <th>HOV-TRAM</th> <th>HOV-BUS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gemiddelde snelheid</td> <td>Gemiddeld 30 km/uur</td> <td>Gemiddeld 25 km/uur</td> <td>Gemiddeld 20 km/uur</td> </tr> <tr> <td>Aantal reizigers per dag</td> <td>20.000 tot 60.000 per dag</td> <td>10.000 tot 50.000 per dag</td> <td>10.000 per dag</td> </tr> <tr> <td>Voorgeschreven halte afstanden</td> <td>1.000 tot 2.000 meter</td> <td>750 tot 1.000 meter</td> <td>750 tot 1.000 meter</td> </tr> <tr> <td>Aandrijving</td> <td>Elektrisch (met bovenleiding)</td> <td>Elektrisch (met bovenleiding)</td> <td>Elektrisch (zero emissie) bussen</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="987 799 2029 938">Het belangrijkste verschil zit in de manier waarop de rails zijn uitgevoerd. Qua materieel maakt het niet veel uit. Bij de tram wordt uitgegaan van maaiveld ligging met gelijkvloerse kruisingen. Bij lightrail wordt een oplossing gekozen met geheel vrijliggende sporen. Dit is dus altijd ongelijkvloers kruisend met het andere verkeer.</p>					LIGHTRAIL	HOV-TRAM	HOV-BUS	Gemiddelde snelheid	Gemiddeld 30 km/uur	Gemiddeld 25 km/uur	Gemiddeld 20 km/uur	Aantal reizigers per dag	20.000 tot 60.000 per dag	10.000 tot 50.000 per dag	10.000 per dag	Voorgeschreven halte afstanden	1.000 tot 2.000 meter	750 tot 1.000 meter	750 tot 1.000 meter	Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (zero emissie) bussen
	LIGHTRAIL	HOV-TRAM	HOV-BUS																						
Gemiddelde snelheid	Gemiddeld 30 km/uur	Gemiddeld 25 km/uur	Gemiddeld 20 km/uur																						
Aantal reizigers per dag	20.000 tot 60.000 per dag	10.000 tot 50.000 per dag	10.000 per dag																						
Voorgeschreven halte afstanden	1.000 tot 2.000 meter	750 tot 1.000 meter	750 tot 1.000 meter																						
Aandrijving	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (met bovenleiding)	Elektrisch (zero emissie) bussen																						
18.	Wordt er rekening gehouden met andere verbeteringen zoals gescheiden/bredere fietspaden op de Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg (en sterfietsroute Den Haag)?	In de plannen tot nu toe is vooral gefocust op de noodzakelijke aanpassingen voor inpassing van het HOV. Voor Prinses Mariannelaan en Geestbrugweg is dat vooral bestaande sporen en haltes. Wel biedt het aanpassen van deze zaken kansen om ook andere maatregelen (zoals fietspaden) gelijktijdig te realiseren. In de Plan-MER wordt die kans gesignaleerd. Gemeente Rijswijk is bijv. voornemens om de Geestbrugweg opnieuw in te richten en is daarvoor een proces gestart.																							
19.	Waarom is een bus door de Rotterdamsebaan geen optie, maar een bus tracé door Rijswijk wel?	De verbinding via de Rotterdamsebaan heeft geen haltes in het zuidelijke deel van de Binckhorst en ontsluit daarmee alleen het noorden van de Binckhorst. Ook is het een nieuwe verbinding met weinig overstapmogelijkheden op het overig openbaar vervoer. Een verbinding via Rijswijk ontsluit wel het zuidelijke deel van de Binckhorst en Rijswijk en biedt betere opties voor aansluiting op het overig openbaar vervoer, zoals tramlijn 1 en station Rijswijk.																							

20.	Waarom moet er een tram door de Geestbrugweg met het verkeer meerijden in plaats van de huidige tram 1 over een vrijliggende trambaan op de Haagweg?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
21.	Maar een HOV tram is een lightrail toch? Hoe past dat in het plan om veiligheid, woonbaarheid beter te maken in de Geestbrugweg?	Een lightrail heeft als kenmerk dat het ongelijkvloerse kruisingen kent en een hogere snelheid. In de plannen rond de Geestbrugweg rijdt een tram met het verkeer mee. Bij de uitwerking van de inpassing van een tracé is het veiliger en leefbaarder maken van de Geestbrugweg een belangrijk thema.
22.	Klopt het dat wat we hier tram noemen gewoon een "langzaamrijdende" lightrail is. Dus gewoon zo groot mogelijk materieel en natuurlijk als er geen auto rijden nog steeds met 50km/h door de straten	De voertuigen zijn vergelijkbaar maar een lightrail heeft als kenmerk dat het ongelijkvloerse kruisingen kent en daardoor een hogere snelheid. Bij een tram wordt gereden met een snelheid die aangepast is aan de verkeerssituatie.
23.	Hoeveel bomen en parkeerplaatsen gaan verdwijnen op de Geestbrugweg als de plannen doorgaan?	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
24.	Waarom staat er bij de uitgangspunten van de schetsontwerpen niet de plannen van de gemeente Rijswijk om de Geestbrugweg veiliger te maken?	In dit geval wordt het verkeersveiliger maken van de Geestbrugweg als afzonderlijk project uitgewerkt door de gemeente Rijswijk, in nauwe afstemming en samenspraak met de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst.
25.	Waarom wordt er bij Den Haag centraal wel aangesloten op de bestaande situatie en wordt er niet aangesloten bij de bestaande situatie voor tram 1 (over de Haagweg)?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
26.	Brug: is er behoefte aan een verbinding voor langzaam verkeer ? is geen uitgangspunt.	Het toevoegen van een brug voor langzaam verkeer is optioneel. In hoeverre er sterke behoefte/vraag naar is, is niet onderzocht. Het verkort de reistijd van langzaam verkeer aanzienlijk als mensen van de Broekslootkade en omgeving richting de Binckhorst willen of andersom.
27.	Als de busverbinding wordt onderzocht dan heeft het hele tracé toch geen zin meer aangezien het doel ook was om Tram 1 bij Holland Spoor weg te halen?	Het voornaamste doel is het mogelijk maken van de extra woningbouw in de Binckhorst, met als nevenbedoelen onder andere het oplossen van het capaciteitsknelpunt op het Rijswijkseplein. Een busvariant waarbij tramlijn 1 behouden blijft voldoet niet

		aan dat nevensdoel maar kan wel voldoen aan het hoofddoel en daarmee nuttig zijn om ook te onderzoeken in deze Verkenning.
28.	Hoe groot is de schadepost i.v.m. schade door trillingen? Wordt dit meegenomen in de plannen?	In de raming van de investeringskosten wordt in deze fase van de MIRT-Verkenning (de 'Beoordelingsfase') geen rekening gehouden met eventuele schade na realisatie. Doel van deze fase is immers om te onderzoeken of er sprake kan zijn van negatieve effecten door bijvoorbeeld trillingen. Alleen wanneer blijkt dat hier inderdaad kans toe is, wordt rekening gehouden met de kosten van maatregelen om deze effecten tegen te gaan. In de planuitwerkingsfase wordt vervolgens in detail onderzoek gedaan naar kosten voor compenserende maatregelen.
29.	Voor wie/hoeveel mensen moet er een nieuwe verbinding in stand worden gebracht? Met andere woorden: wat is nut en noodzaak, rekening houdend met bestaande trein-, tram- en buslijnen van en naar Delft?	Zie antwoord op vraag 10.
30.	Waarom wordt het huidige tracé van lijn 1 niet aangehouden? Willen Den Haag en de HTM dat niet? Men wil het openbaar vervoer toch juist uitbreiden?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral om het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
31.	Komt er dan ook de garantie dat de bus er niet ook bij gepropt wordt want die bus die de hele tijd tegen het verkeer in rijdt richting de Haagweg lijkt mij niet een wenselijke oplossing	In de varianten met een HOV-bus wordt inzichtelijk gemaakt op welke wijze de bus in de situatie ingepast kan worden en welke positieve/negatieve gevolgen dit heeft. Deze bevindingen worden meegenomen in de effectenstudies en afwegingen.
32.	Welke criteria worden gehanteerd om te oordelen welke variant de beste is? Staan die van te voren vast? Hoe objectief is dat? Hoe worden de criteria gewogen?	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die voor de MIRT-verkenning CID Binckhorst is opgesteld (zie www.binckhorstbereikbaar.nl) is een overzicht opgenomen van alle thema's en criteria waarop de verschillende varianten voor het pakket aan mobiliteitsmaatregelen CID Binckhorst op worden onderzocht en beoordeeld. Het afwegingskader kent een palet aan verschillende criteria, op verschillende thema's. De varianten worden op deze thema's onderzocht en vervolgens op de criteria uit het afwegingskader beoordeeld aan de hand van de onderzoeksresultaten. Op die manier

		wordt op een totaalbeeld een beoordeling gemaakt van de toegevoegde waarde van elke variant.
33.	Waarom is de watergang behouden belangrijk? En wat betekent deze variant voor de watergang?	De watergang in de Broekslootkade is samen met het groen onderdeel van de ecologische zone. Daarnaast heeft de watergang een waterbergende functie voor het opvangen van regenwater. In de schetsontwerpen blijft de watergang bijna geheel behouden.
34.	Is een bus niet altijd veel voordeliger maar vooral ook flexibeler?	Dat is niet op voorhand het geval, omdat een bus ook een beperkte capaciteit heeft. Bij meer reizigers wil je naar een grootschaliger systeem waarmee je meer reizigers kunt vervoeren.
35.	Waarom wordt er nu gekozen voor een relatief dure 'tussenvariant' als Den Haag en Rotterdam al hebben aangegeven uiteindelijk een Metroverbinding te willen realiseren? (Na 2040) Kunnen die plannen met de miljarden voor infrastructuur niet naar voren worden gehaald?	Onduidelijk is welke metroverbinding hier bedoeld wordt. De HOV-verbinding die onderzocht wordt, is geen tussenvariant. Het is een oplossing voor de extra verplaatsingen die ontstaan als gevolg van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst.
36.	Waarom wordt wel naar de stedenbouwkundige context gekeken in Den Haag, maar niet met Rijswijk?	Primair is dat één van de aanleidingen voor dit planproces: de enorme verdichtings- en transformatieopgave die binnen de in Den Haag gelegen gebieden CID en Binckhorst plaatsvindt. Het pakket aan mobiliteitsmaatregelen en het brede effectonderzoek dat wordt uitgevoerd betreft echter ook de stedenbouwkundige ontwikkelingen en context in de buurgemeenten zoals Leidschendam Voorburg en Rijswijk, omdat er feitelijk sprake is van één integraal stedelijk gebied en het pakket aan mobiliteitsmaatregelen (waaronder HOV) effecten kan hebben op het niveau van de gehele regio Haaglanden.
37.	Hoe voorkom je in het proces dat de mensen die het meest geluid maken, bezwaren etc. meer invloed krijgen op de uiteindelijke keuze. De belanghebbende omwonenden van de Broekslootkade/Jupitervariant zijn er wellicht minder te organiseren. Kan dat negatief uitpakken, dat hun belangen minder goed worden gehoord/gewogen. Hoe blijf je dan objectief in de beslissingen, wordt het geen politieke keuze?	De inhoudelijke onderzoeken en het bepalen van het voorlopige voorkeursalternatief wordt op objectieve wijze uitgevoerd. De mate waarin de objectieve uitkomsten van de onderzoeken wel of niet meegenomen worden in de besluitvorming is aan het algemeen bestuur van de betreffende organisatie. De besluitvorming die bij elk van de betrokken organisaties moet plaatsvinden is daarmee per definitie politiek.

38.	Waarom is (in de renders) gekozen voor lightrail op viaduct, in plaats van ondergronds?	Een lightrail kenmerkt zich als een zelfstandig systeem zonder kruisingen met ander verkeer. Gezien de ruimte kom je op +1 of -1. Bovengronds is daarbij goedkoper, ondergronds zijn er beperkingen waardoor dat niet altijd mogelijk is. Bijvoorbeeld de aanwezigheid van de Rotterdamsebaan of van diverse kabels en leidingen.
39.	Waarom niet een webinar dat teruggekeken kan worden?	De projectorganisatie heeft een sterke voorkeur voor fysieke bijeenkomsten maar is door de huidige omstandigheden genoodzaakt alle bijeenkomsten online te organiseren. Daarnaast willen we wel graag weten wat de deelnemers vinden van de presentatie en welke vragen er zijn. Een vooraf opgenomen webinar heeft niet de mogelijkheid om te reageren op input vanuit de toehoorders. Wij hebben er daarom voor gekozen om de presentatie via de 'webinar-tool' van teams te doen, zodat we veel toehoorders de gelegenheid kunnen geven om te luisteren en via de chat te reageren. Met het ter beschikking stellen van de presentatie en het antwoord-document hebben alle geïnteresseerden toegang tot alle beschikbare informatie. Mochten er (nieuwe) vragen onbeantwoord blijven, dan kunt u die altijd stellen via ons mailadres info@binckhorstbereikbaar.nl
40.	Op tekening staan geen woonarken aan Jupiterkade. Moeten deze verdwijnen?	Het is de projectorganisatie niet bekend dat de woonboten verdwijnen, maar het is wel een aandachtspunt dat ze minder goed bereikbaar worden. Dit moet opgelost worden als de plannen voor het pakket aan mobiliteitsmaatregelen definitief worden uitgewerkt in de volgende fase van het planproces (de planuitwerkingsfase).
41.	Moeten de woonboten verdwijnen?	Het is de projectorganisatie niet bekend dat de woonboten verdwijnen, maar het is wel een aandachtspunt dat ze minder goed bereikbaar worden. Dit moet opgelost worden als de plannen voor het pakket aan mobiliteitsmaatregelen definitief worden uitgewerkt in de volgende fase van het planproces (de planuitwerkingsfase).
42.	Waarom worden megalomane onrealistische beelden neergezet in presentaties naar bewoners en politiek? Hiermee wordt toch niet de indruk gewekt dat tracés als een serieus alternatief wordt onderzocht?	Er is op basis van de inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau afgesproken met de politiek en de omgeving dat de verschillende varianten gelijkwaardig onderzocht moeten worden zodat een afweging tussen de varianten mogelijk is.
43.	Wat vindt de Provincie ZH van (nog) een brug over de Vliet bij de Jupiterkade? En de AVR/vuilnisboten?	De provincie Zuid-Holland benut graag zoveel mogelijk de bestaande infrastructuur. Zo kunnen we de bestaande infrastructuur en voorzieningen vitaal houden en goed beheren. Een extra brug hier zal een beweegbaar kunstwerk moeten zijn. De provincie Zuid-Holland vindt een extra brug hier onwenselijk.

44.	Hoe dicht ligt de hellingbaan tegen de huizen aan?	In de Broekslootkade bedraagt in het schetsontwerp de afstand tussen de gevel van de huizen en de zijkant van de HOV-baan ongeveer 10 meter. Op het smalste deel is dit ongeveer 8,5 meter. In de Jupiterkade is dit afhankelijk van de definitieve bouwplannen van Junopark.
45.	Als het schetsontwerp onvoldoende realistisch is, kan dan toch een realistische kostenraming en effectenstudie worden gemaakt?	In deze fase van het onderzoek is het doel van de schetsontwerpen om de ruimtelijke impact inzichtelijk te maken. Dit geeft voldoende informatie voor een realistische kostenraming en om de varianten met elkaar te vergelijken.
46.	Waarom is er geen +1 variant onderzocht voor de Jupiterkade? Daar kan wel verblijfsgebied onder.	In de huidige alternatieven via de Jupiterkade is geen lightrailvariant meegenomen. HOV-bus en HOV-tramvarianten gaan uit van zoveel mogelijk op maaiveld.
47.	Waarom is er wel een eis dat vaart geen capaciteitsverlies mag hebben opgenomen en lijkt dat voor huidig wegverkeer niet als eis opgenomen?	Net als voor wegen geldt voor vaarwegen dat deze qua afmetingen en dimensionering geschikt moeten zijn voor bepaalde typen verkeer. Wegen worden daarom ontworpen met bepaalde breedtes en bochtstralen, net zo goed als dit geldt voor waterwegen (moeten geschikt zijn voor bepaalde 'vaarklassen'). De dimensioneringsvereisten waaraan de Trekvluit en de zwaairom moeten voldoen (de zogeheten 'vaarklasse' die mogelijk moet zijn) gelden als harde eis vanuit de provincie en daarmee als uitgangspunt voor de MIRT-verkenning en de schetsontwerpen die worden opgesteld.
48.	Hoe hoog worden de kolommen?	De kolommen (de hijstorens van de hefbrug) worden bij benadering zo'n 25 meter hoog. De exacte hoogte is afhankelijk van de uiteindelijke hoogte van de brug en het uiteindelijke ontwerp voor de constructie van de brug.
49.	Zijn jullie ervan bewust dat er dan een tram of iets dergelijks dwars door de broekslootkade gaat komen? Is er wel iemand van jullie wezen kijken hoe de omgeving eruit ziet en wat dat voor de bewoners op Broekslootkade zowel Rijswijkse als Haagse kant gaat betekenen	Ja, we blijven ook ter plekke kijken en de locatie 'ervaren'. Dit geeft altijd een beter beeld hoe een inpassing mogelijk zou kunnen zijn naast de bureauwerkzaamheden.
50.	Betekent dit dat je als fietser een langere route hebt vanaf één van de kades de brug over?	Nee, het fietsnetwerk blijft minimaal gelijk aan de huidige situatie en wordt zelfs verbeterd via maatregelen in het pakket aan mobiliteitsmaatregelen CID Binckhorst.
51.	Hoeveel aanvullend wegverkeer zal er over de Geestbrugweg komen door de nieuwbouw in de Binckhorst? En wat betekent dat voor de verkeersdruk, luchtveiligheid en verkeersveiligheid (oversteken voor kinderen) op de Geestbrugweg?	De verkeerskundige en milieukundige effecten van de stedelijke ontwikkeling op de omgeving wordt in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. In de rapportages worden de onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.

52.	Is er rekening gehouden met vervoersvraag? Waarschijnlijk meer potentiële gebruikers van rond de Geestbrugweg / Prinses Mariannelaan (hebben anders bus 23 met overstap) dan van rond de Broekslootkade (halte huidige 1 én 15 op korte afstand).	De verkeerskundige effecten van de HOV-verbinding wordt in beeld gebracht ten behoeve van de onderzoeken. In de rapportages worden de onderzoeksresultaten voor iedereen zichtbaar.
53.	Is een hefbrug de enige variant? Dit is toch een enorme impact voor de omwonenden (nog los van OV).	Ja, daar zijn we nu vanuit gegaan. Vanwege de grote overspanning over de zwaairom is een hefbrug de enige mogelijkheid.
54.	Ik begrijp het ontwerp met hefbrug niet - deze brug zou dezelfde eisen/vaarklasse moeten hebben als de brug Neherkade - verderop - want boten gaan toch daar ook onderdoor - kleinere brug dus basculebrug zou ook moeten kunnen. boten naar Binckhorsthaven kunnen toch voor de brug naar rechts?	Door de ter plaatse geldende vaarklasse en de zwaairom die het voor schepen uit die vaarklasse mogelijk moet maken om daar te draaien / de Binckhaven in / uit te varen is het noodzakelijk om een brug die deels over deze zwaairom gaat een zeer grote overspanning te geven (ca. 100 meter). Voor de brug bij de Neherkade geldt dit niet (is dus inderdaad kleiner uitgevoerd), omdat ten noorden van deze brug meer dan voldoende ruimte aanwezig is voor schepen om in de verschillende richtingen de draai te kunnen maken (brug Neherkade gaat dus niet over een zwaairom heen).
55.	Is al eerder gevraagd, maar wat gebeurt er als geen van de opties veilig ingepast blijkt te kunnen worden, danwel teveel negatieve impact heeft op de doorstroom van autoverkeer?	Als in de volgende fase blijkt dat de gekozen variant niet op veilige wijze gerealiseerd kan worden, ook niet met extra ingrepen of maatregelen, zal deze alsnog afvallen. Een variant zal altijd een positieve bijdrage moeten leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid om tot voorkeursalternatief gekozen te worden.
56.	Als je echt een toekomstvast alternatief wilt onderzoeken, waarom dan niet volledig ondergronds?	In de periode van eind mei tot begin juli 2021 heeft de tracéafweging plaatsgevonden. Hierbij is van alle mogelijke tracévarianten bepaald of ze kansrijk zijn of niet. Deze stap noemen we zeef 1. Hierbij is een volledig ondergrondse optie afgefallen vanwege de zeer hoge kosten en beperkte faseerbaarheid. De uitkomsten van zeef 1 zijn vastgesteld in een bestuurlijk overleg met bestuurlijk vertegenwoordigers van de zeven betrokken partijen (gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van I&W en BZK).
57.	Waarom geen visualisatie van de enorme impact van alleen al een hellingbaan in de Broekslootkade, helemaal aan de Haagse kant?	Voor alle varianten zijn dezelfde visualisaties en schetsen opgesteld.
58.	Wordt er een splitsing gemaakt in vervoerswaarden voor de Geestbrugweg of wordt alles dicht gerekend met de vervoerswaarde van een verbinding die nu al	In de vervoerwaardestudie worden de varianten nader onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie (niets doen). Dit geeft inzicht in de meerwaarde van de verbinding.

	de meest rendabele is voor de HTM? Want dan is het antwoord altijd dat die rendabel is.	
59.	Is het mogelijk op de Broekslootkade de tram op een grasbaan in te passen	Ja, dit is zeker mogelijk. Op het moment dat een trambaan op een eigen baan wordt aangelegd, dan is dat op die manier in te passen.
60.	Heeft de projectgroep de 2 insprekers rondom dit project gezien bij de afgelopen Forum Stad vergadering en wat is uw eerste reactie hierop?	De projectorganisatie is op de hoogte van de insprekers. Het is niet aan de projectorganisatie om hierop te reageren.
61.	Verkeersonveiligheid bestaat al op de Geestbrugweg, wordt daar wat aan gedaan?	Dit is als aandachtspunt bekend. Het wordt nader uitgewerkt in het afzonderlijke project van de gemeente Rijswijk om de Geestbrugweg verkeersveiliger te maken, in nauwe afstemming en samenspraak met de MIRT-verkenning Bereikbaarheid CID Binckhorst. Indien de tracévariant via de Geestbrugweg het voorkeursalternatief wordt, zal in de volgende fase van het MIRT-proces (planuitwerkingsfase) een verkeersveilige inpassing uitgewerkt moeten worden.
62.	Is er nagedacht over bijv. rotondes, ongelijkvloerse kruisingen, etc. om de verkeersonveiligheid en doorstroming en scheiding langzaam verkeer / autoverkeer / OV te verbeteren? Ofwel bij de kruising Broekslootkade met Rijswijkseweg, ofwel tracé Geestbrugweg	Op basis van de schetsontwerpen is geconstateerd dat op meerdere locaties aandachtspunten voor de verkeersafwikkeling ontstaan. Dat wordt ook in de verkeersstudie nader onderzocht. Aandachtspunt is dat er weinig ruimte is voor ongelijkvloerse oplossingen en dat rotondes een beperkte capaciteit hebben.
63.	Zijn er al financiële beperkingen meegegeven waardoor 'dure varianten' sowieso niet haalbaar zijn?	Er is vooraf geen plafondbedrag meegegeven voor de MIRT-verkenning.
64.	Hoe wordt de sociale veiligheid meegenomen, vooral vanwege de steeg langs het talud en de fietsonderdoorgang langs de Trekvluit? Niet moeilijk om te bedenken wat daar gaat gebeuren. Verwijs aub niet weer naar de NRD, die is daar niet duidelijk in en is opgesteld toen de alternatieve routes helemaal niet in beeld waren!	Sociale veiligheid is geen afzonderlijk criterium. De onderdoorgang voor langzaam verkeer langs de Trekvluit is hierbij een punt, dat onder algemene aandachtspunten bij de varianten wordt meegenomen.
65.	Voor mij is het onbegrijpelijk dat er eerst gekozen wordt voor een optie, en dan pas nader gekeken	Dit is geen correcte voorstelling van zaken. Eerst worden zeer breed de effecten van pakketten mogelijke mobiliteitsmaatregelen (waaronder HOV) onderzocht, ook op het

	wordt naar parkeercapaciteit, verkeersveiligheid, etc. Is er dan nog een weg terug?	thema verkeersveiligheid en parkeergelegenheid. Dit is onder meer terug te lezen in de Nota Reikwijdte en Detailniveau via de website www.binckhorstbereikbaar.nl). Pas op basis van alle informatie die dit onderzoek oplevert wordt bestuurlijk een voorkeur voor één van die maatregelpakketten (of een combinatie daarvan) uitgesproken en in groter detailniveau uitgewerkt in de vervolgfase (de planuitwerkingsfase). De informatie inzake verkeersveiligheid en parkeren weegt dus wel degelijk mee in de bestuurlijke voorkeur die uitgesproken wordt.
66.	Vorige inloopsessie begrepen dat de kosten-batenanalyse voor de Koningscorridor richting Zoetermeer negatief uitvalt. Hoe zit dat richting Delft? Wanneer is dat bekend? En wat betekent dit voor dit project?	In de onderzoeken wordt ook een maatschappelijke kosten baten analyse van elk van de tracévarianten uitgevoerd. De resultaten van de MKBA worden meegenomen voor de afweging voor de keuze voor een voorkeursalternatief.
67.	Mij is nog steeds niet duidelijk waarom al deze dure plannen gemaakt moeten worden als het gaat om Binckhorst naar Delft - het eenvoudigste en goedkoopste is dan toch een bus (elektrisch of waterstof) via de Rotterdamsebaan? Dan is dit alles niet nodig.	De verbinding via de Rotterdamsebaan heeft geen haltes in het zuidelijke deel van de Binckhorst en ontsluit daarmee alleen het noorden van de Binckhorst. De doelstelling van de Verkenning is niet de snelste verbinding naar Delft te realiseren, maar ervoor te zorgen dat CID Binckhorst en de omliggende gebieden in Rijswijk en Leidschendam Voorburg goed worden ontsloten (bereikbaar zijn/worden/blijven) en goed worden aangesloten op het mobiliteitsnetwerk van de bredere regio Haaglanden, zowel qua OV als langzaam verkeer (fiets).
68.	Hoeveel parkeerplaatsen gaan er verdwijnen in Binckhorstlaan zuidzijde?	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering
69.	Belangrijk criterium voor gemeente Den Haag was 'ontlasting Rijswijkseplein'. Daardoor valt een realistisch alternatief naar Delft af, namelijk via Haagweg/Rijswijkseweg. Hebben de andere stakeholders (behalve Den Haag) in dit stadium hier nog invloed op?	Vanuit de inhoudelijke onderzoeken en het afweegkader wordt gekomen tot een voorlopige voorkeursvariant. Het is vervolgens aan de besturen van de betrokken partijen om te bepalen of en hoe zij met dit voorkeursalternatief de volgende fase in willen gaan.
70.	Een groot deel van de inwoners hebben de mogelijkheid om tram 1 te gebruiken. Is er überhaupt wel onderzoek gedaan of de inwoners	In de vervoerswaardestudie worden de varianten nader onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie (niets doen). Dit geeft inzicht in de meerwaarde van de verbinding.

	van Rijswijk/Voorburg extra verbindingen richting Delft nodig hebben?	
71.	Waarom telt de leefbaarheid van de Voorburgse Binckhorstlaan niet net zo zwaar als de leefbaarheid van het nog te bouwen Junopark?	De mogelijke veranderingen van de (bestaande) fysieke omgeving in de Binckhorstlaan te Leidschendam Voorburg worden in de brede effectonderzoeken op dezelfde feitelijke manier in beeld gebracht als de mogelijke veranderingen van de (huidige en toekomstige) fysieke omgeving ter plaatse van het Junopark
72.	Waarom is wegvallen groenstrook op de Binckhorstlaan zuid geen overweging, en wel op de Broekslootkade?	Voor beide straten is de impact op (onder meer) groen inzichtelijk gemaakt.
73.	Ik dacht dat het idee was dat de mensen van de Binckhorst moesten gaan wonen EN werken in de Binckhorst waarom is er dan zo een focus op vervoer naar buiten het gebied?	CID en Binckhorst zijn nieuwe stedelijke kerngebieden in de regio Haaglanden, met zeer hoge concentraties van centraalstedelijke functies, woongelegenheid en arbeidsplaatsen. Uiteraard voor de mensen in CID en Binckhorst, maar als nieuwe stedelijke centrumgebieden ook aantrekkelijk voor mensen buiten deze gebieden / uit de gehele Haaglanden-regio (en wellicht zelfs daarbuiten). Van belang dus om een goede aansluiting en ontsluiting van deze gebieden op de stadsregionale mobiliteitsnetwerken te waarborgen.
74.	Waarom wordt voor dezelfde doorsnede een mooie en een lelijke versie gebruikt?	Alle doorsnedes zijn op dezelfde wijze opgebouwd.
75.	Is er gekeken naar in hoeverre de nieuwe verbinding autoritten kan vervangen / verwacht te vervangen?	Dit wordt onderzocht in het kader van mobiliteitsonderzoeken die nog in uitvoering zijn.
76.	Als er geen ruimte is voor een vrijliggende HOV baan (Mariannelaan, Geestbrugweg) waarom dan niet gebruik maken van de wel vrijliggende trambaan op de Haagweg? Lijn 1 ligt daar prima.	Er wordt breed onderzoek gedaan naar een goed en robuust mobiliteitsnetwerk in Haaglanden, ook qua (H)OV, gegeven de aanzienlijke stedelijke transformatie en verdichting in de gebieden CID en Binckhorst. Het (deels) verleggen van de tramlijn 1 wordt als onderdeel daarvan op effecten en meerwaarde voor het mobiliteitsnetwerk van de gehele regio onderzocht.
77.	Waarom worden er wel compromissen voor Voorburg en Rijswijk gedaan maar niet voor Haags grondgebied	Onduidelijk is wat met 'compromissen' bedoeld wordt.
78.	Betekent het 'opschuiven van parkeerplaatsen' op de Mariannelaan dat er minder stoep komt of minder parkeerplaatsen?	Er wordt nu geen keuze in gemaakt, maar in het kader van het onderzoek / beoordelen gesignaleerd als aandachtspunt. Uit te werken in het vervolg van het proces.

79.	Hoe wil je er precies voor gaan zorgen dat die mensen in de Binckhorst geen auto's kopen? Er wordt hier wel heel optimistisch vanuit gegaan dat de verkeersdrukke niet toeneemt	Zonder maatregelen zal de verkeersdrukke zeker toenemen. Een HOV-verbinding, een pakket aan mobiliteitsmaatregelen en een zeer lage parkeernorm moet mensen verleiden om andere vormen van vervoer te kiezen boven de auto.
80.	Waarom niet een overstap creëren vanaf de Maanweg? Het is 5 minuten lopen naar bus 23 die al over de Geestbrugweg rijdt?	Alle alternatieven die worden onderzocht gaan uit van een verbinding tot aan station Voorburg. De vervoerwaardestudie brengt in beeld in welke mate dat meerwaarde biedt.
81.	Waarom wordt nergens het juiste grote materieel in de doorsneden weergegeven?	De profielschetsen zijn een schematische weergave waarbij de verschillende onderdelen grofweg overeenkomen met de werkelijkheid.
82.	Er wordt gezegd als voor een optie gekozen wordt, moeten de problemen met de verkeerssituatie later uitgewerkt worden. Waarom niet nu al dit helemaal uitwerken net zoals bij variant Jupiterkade. Het lijkt alsof het besluit over de Geestbrugweg al genomen is en alle problemen later uitgewerkt moeten gaan worden.	We werken van grof naar fijn. In deze fase bekijken we hoeveel ruimte er is om een HOV in te passen en wat er nodig is om het inpasbaar te maken. Dit ligt vooral op het abstracte vlak. De impact hiervan brengen we in beeld en kunnen we per variant met elkaar vergelijken. Dit gebeurt op alle aspecten. Als er gekozen is voor één van de varianten, wordt in de volgende fase de inpassing van deze variant in detail uitgewerkt en wordt onderzocht hoe eventuele negatieve effecten verholpen kunnen worden en tegemoet kan worden gekomen aan alle wensen vanuit de omgeving.
83.	Waarom worden er voor de Geestbrugweg alleen maar kansen gezien en bij andere tracés alleen maar problemen?	Dit is ons inziens een verkeerde weergave van hetgeen gepresenteerd. Ook voor het tracé van de Geestbrugweg zijn diverse problemen en aandachtspunten aangegeven, waaronder onder andere de oversteekbaarheid, parkeren en de impact op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Haagweg-Geestbrugweg.
84.	Als de sporen verder uit elkaar moeten op de brug en je de brug niet gaat aanpassen, hoe komt er dan meer ruimte voor lopen en fietsen?	De sporen moeten iets verder uit elkaar liggen, maar passen binnen de breedte van de huidige rijstroken. Het aanpassen/vervangen van het brugdek biedt de kans om bijv. de portalen anders te plaatsen, waarmee enigszins meer ruimte voor lopen/fietsen gemaakt kan worden.
85.	Hoe wordt de snelfietsverbinding die bij de Broekslootkade heilig is hier opgelost aangezien ze hier parallel lopen?	De snelfietsroute kruist de Pr. Mariannelaan/Geestbrugweg bij de Geestbrug. In de huidige situatie is dit geregeld met verkeerslichten. Het aanpassen van de Geestbrug voor het HOV biedt een kans om ook de fietsroute verder te verbeteren. Hoe precies moet in een volgende fase onderzocht worden.
86.	Als hier HOV meerijdt met het verkeer - dan is het toch ook zinloos om een vrijliggende hov te realiseren op de Binckhorstlaan Voorburgzijde? want als tram niet kan doorrijden op Mariannelaan en	In de schetsontwerpen is gemengd verkeer in de Voorburgse Binckhorstlaan als een optie gesignaleerd. Nadelen hiervan zijn grotere verkeersonveiligheid en minder goede verkeersafwikkeling. Het gaat daarbij niet alleen om snelheid van het OV, maar ook om het goed aanhechten van nieuwe stedelijke centrumgebieden CID en Binckhorst en die

	Geestbrugweg dan levert het geen voordeel omdat daar wel te doen.	te ontsluiten voor / onderdeel te maken van het netwerk van de stedelijke regio Haaglanden.
87.	In hoeverre kan het traject voor de verbetering van de Geestbrugweg gedaan worden als Rijswijk zich nu al moet schikken door een intentieverklaring te tekenen?	De intentieverklaring zegt niets over een variantkeuze of inhoudelijke onderzoeken, maar borgt de intenties, belangen en aandachtspunten van de betrokken partijen vooruitlopend op de besluitvorming over een variant. Deze intenties gaan onder andere over een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, een proces waarin de omgeving en bewoners via participatie betrokken worden bij een (eventueel) vervolg en het zoveel als mogelijk rekening houden met de specifieke belangen en aandachtspunten van de verschillende partijen.
88.	Waarom is de route over de Geestbrugweg de enige van de 10 tracés die met haltes is ingetekend?	In de schetsontwerpen is bij alle varianten voor alle zoeklocaties rekening gehouden met inpassing van haltes. In de presentatie is dit voor de Geestbrugweg benoemt, omdat dat de belangrijkste aanpassingen voor de Geestbrugweg zijn.
89.	Kent de variant over de Geestbrugweg ook nadelen? (Graag een expliciet schriftelijk antwoord, zoals beloofd)	De voor- en nadelen van ieder tracé moeten volgen uit de inhoudelijke onderzoeken. Alle tracés worden zo objectief mogelijk in beeld gebracht. Het is aan de politiek om te bepalen welke (combinatie van) effecten het grootste gewicht krijgt.
90.	Hoeveel mensen worden er verwacht op de haltes? Verbreden, verlengen??	Dit is onderdeel van de vervoerwaardestudie die op moment nog uitgevoerd wordt.
91.	De herinrichting Geestbrugweg heeft toch het doel om Geestbrugweg veiliger te maken? met name voor fietsers versus auto's? hoe ziet dat er uit? wat zijn hier de plannen? waarom daar geen impressie van maar onduidelijke lijntjes? en hoe past hier HOV binnen deze herinrichting?	In dit geval is de gemeente zelf van plan om actief met de straat aan de gang te gaan, met eigen doelen. Inclusief het betrekken van de wensen uit de omgeving. Als er gekeken wordt naar inpassing van HOV in zo'n straat, wordt er opnieuw overal naar gekeken.
92.	Hier blijft gelden: hoe weet je nu al dat haltes vergroot moeten worden terwijl nog niemand weet hoeveel mensen hier überhaupt gebruik van willen maken?	Als er een hoogwaardig karakter aan de verbinding wordt gegeven, dan moet dit ook veilig kunnen. De huidige haltes voldoen niet meer aan de huidige kwaliteitseisen. Onder andere toegankelijkheid minder validen en kinderwagens etc.
93.	Waar zijn de haltes voorzien op de Broekslootkade? Is dit inpasbaar?	Op de Broekslootkade is een halte voorzien bij de Haagweg. Aan één zijde wordt een perron aangelegd. Daar is weinig ruimte voor. Dus dat zal ten koste gaan van groen.

94.	Waarom is het vervallen van parkeerplaatsen alleen maar een 'oh ja, trouwens', terwijl een van de voorwaarden die de gemeente Rijswijk heeft aangegeven voor de herinrichting van de Geestbrugweg is dat de parkeerruimte niet moet afnemen?	Gegeven de fase van het planproces (= MIRT-verkenning, beoordelingsfase) worden met breed onderzoek zaken nu gesignaleerd om dit op de juiste wijze mee te kunnen wegen in de besluitvorming. Pas in de volgende fase (planuitwerkingsfase) worden maatregelen definitief ontworpen en vastgelegd. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact een tracé heeft op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
95.	Ik mis de dwarsdoorsneden in dit deel van de presentatie. Is hier nog ruimte voor fietsers? En wordt fietsverkeer van autoverkeer gescheiden?	In de schetsontwerpen is onderzocht welke aanpassingen voor inpassing van de HOV-verbinding nodig zijn. In de Geestbrugweg gaat dat vooral om de haltes. De integrale herinrichting van de Geestbrugweg is een separaat project van de gemeente Rijswijk. In dat project worden waar nodig dergelijke doorsneden gemaakt en de positie van de fietsers afgewogen.
96.	Hoe zijn de zienswijzen van de gemeente Rijswijk meegenomen in dit onderzoek/studie?	Er wordt vanuit gegaan dat hiermee de zienswijze van de gemeente Rijswijk op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt bedoeld. De gemeente Rijswijk heeft een uitgebreide zienswijze ingediend welke beantwoord is in de Nota van Antwoord (NvA) op de NRD. De NvA is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl , onder de pagina 'Achtergrond'.
97.	Waar zijn de analyses van verkeersstromen/ -effecten en potentieel gebruik van OV?	Dit is onderdeel van de vervoerwaardestudie die op moment nog uitgevoerd wordt.
98.	Wat maakt dat de 'verblijfsfunctie' van het Junopark wel meetelt en de verblijfs-/woonfunctie van Voorburg West en Rijswijk niet wordt genoemd?	Het feit dat de verblijfs- en woonfunctie van Voorburg West en Rijswijk niet specifiek zijn benoemd tijdens de inloopsessie wil niet zeggen dat deze niet even zwaar meetellen. In de inhoudelijke onderzoeken worden objectieve criteria gehanteerd.
99.	Worden de Haagse parkeernormen verplicht in Rijswijk en Voorburg?	Nee, iedere gemeente bepaalt zijn eigen parkeernormen.
100.	Waarom wordt in Den Haag actief tram van fiets ontkoppeld en meer groen in de straten gemaakt. En wordt nu het tegenovergestelde voorgesteld in Rijswijk?	Dat wordt niet voorgesteld. Uit de effectenonderzoeken zal blijken wat de effecten zijn van ieder tracé op de verschillende straten. Keuzes en afwegingen daarover worden pas op basis van de aandachtspunten uit die onderzoeken gemaakt.
101.	Kan door het projectteam ook de verkeersmodellen gepresenteerd worden? wat gaan de varianten doen voor de verkeersintensiteit en doorstroming en hoeveel mensen gaan HOV gebruiken	De verkeersonderzoeken worden op dit moment nog uitgevoerd. Het is niet bekend wanneer deze gereed zijn en in definitieve vorm kunnen worden gedeeld. De intentie is om nog voor de inspraakperiode een toelichting op deze onderzoeken aan de platformleden te geven en aansluitend via een inloopsessie aan alle geïnteresseerden.
102.	Zouden alle haltes rolstoeltoegankelijk worden?	In de schetsontwerpen is inzichtelijk gemaakt hoeveel ruimte nodig is voor inpassing van haltes conform laatste richtlijnen. Toegankelijkheid is daar onderdeel van.

103.	Waarom zijn er geen doorsneden gemaakt over de Geestbrugweg terwijl er aan weerszijden van gevel tot gevel de weg verlegd wordt?	In het geval van de Geestbrug zal er, los van de haltes, niet veel veranderen als gevolg van een aan te leggen HOV verbinding. De integrale herinrichting van de Geestbrugweg is een separaat project van de gemeente Rijswijk. In dat project worden waar nodig dergelijke doorsneden gemaakt.
104.	Hoeveel parkeerplekken moeten er nu in totaal gaan verdwijnen op de Binckhorstlaan, Mariannelaan en Geestbrugweg?	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
105.	Hoe wordt het onderzoek gedaan dat er geen waterbed effect ontstaat voor de hinder van het Rijswijkseplein naar de Geestbrugweg/Haagweg. Dit omdat een van de doelstelling is dat er geen verschuiving mag zijn van knelpunten	In het kader van het lopende verkeersonderzoek wordt inzichtelijk of dit soort effecten inderdaad gaan ontstaan. Waar dat zo is, wordt dat meegenomen in de brede effectbeoordelingen die in het kader van de MIRT-verkenning worden uitgevoerd.
106.	Wat wordt er nu wel en nu wel en niet in de plan-MER voor de Geestbrugweg uitgezocht	Het tracé via de Geestbrugweg wordt volwaardig in het effectenonderzoek meegenomen, conform de afspraak die daar met de gemeente Rijswijk over is gemaakt.
107.	Ik zie graag duidelijke uitgangspunten die objectief vergeleken kunnen worden. Graag ook verlies van #bomen en #parkeerplaatsen meenemen.	De exacte aantallen zijn niet paraat. Er zit ook een marge in, omdat in de vervolgfase daar een nadere uitwerking voor volgt. Bij de inpassing wordt uitgegaan van het zoveel mogelijk behouden of compenseren van de huidige aantallen parkeerplaatsen. Voor de vergelijking wordt wel inzichtelijk gemaakt welke impact de tracévarianten hebben op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering.
108.	In Voorburg waren cijfers over vervoerswaarde. Zijn die er voor Rijswijk ook?	Zeker, deze komen beschikbaar zodra de vervoerwaardestudie is afgerond.
109.	Is de voorzitter van het bewonersplatform in dienst van de projectorganisatie?	De voorzitter van het bewonersplatform is ingehuurd door de initiatiefnemers van de MIRT-verkenning.
110.	Belangrijk criterium voor gem. Den Haag was 'ontlasting Rijswijkseplein'. Daardoor valt een realistisch alternatief naar Delft af, nl. via Haagweg/Rijswijkseweg. Hebben de andere stakeholders (behalve Den Haag) in dit stadium hier nog invloed op? Dat punt snap ik sowieso al niet, denk niet dat verleggen Lijn1 daar veel aan gaat veranderen.	De ontlasting van het Rijswijkseplein is een belangrijk criterium voor alle initiatiefnemende partijen en een keuze voor het voorkeursalternatief zal ook een keuze zijn van alle betrokken partijen. Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het

		openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
111.	Hoe wordt dit proces als participatie gezien door de projectorganisatie als het initiatief en de doelstellingen allemaal al zijn bepaald?	Het participatieniveau van informeren/raadplegen is van toepassing op de brede groep stakeholders in de omgeving van de Verkenning: dit is eenieder die geïnteresseerd is, een belang heeft of betrokken wil worden bij het project. Waarbij het informeren gaat om informatie verstrekken over de stappen in de Verkenning en de onderzoeksresultaten, houdt raadplegen in dit geval in dat alle geïnteresseerde stakeholders wordt gevraagd om te reageren op de uitgewerkte ontwerpen, de onderzochte effecten en beoordeelde alternatieven, evenals op het voorgestelde voorkeursalternatief. Op deze manier wordt er vanuit de omgeving een toets gedaan op de onderzoeksresultaten, zodat eventuele aandachtspunten kunnen worden meegenomen in de totstandkoming van het Masterplan Mobiliteit. De reacties uit de omgeving worden in het omgevingsverslag meegegeven aan de bestuurders ten behoeve van het bestuurlijk besluit ten aanzien van het voorkeursalternatief. Ook is het denkbaar dat de verzamelde reacties input vormen voor de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de volgende fase: de planuitwerkingsfase.
112.	Is er ook gekeken naar het doortrekken van lijn 11 via deze routes naar Voorburg en verder naar Zoetermeer? Dit is namelijk al een oude wens van Den Haag. De belasting op de routes verdubbeld daardoor Lijn 1 en 11 door je straat.	Er wordt in deze fase geen onderzoek gedaan naar alle mogelijkheden in de lijnvoering. De onderzoeken richten zich nu op het aan de hand van objectieve criteria bepalen van de best scorende vorm van vervoer (bus, tram of lightrail) en de best scorende tracévariant.
113.	Hoe zou een lightrailvariant eruit zien die van voor de Binckhorstbrug tot na de Geestbrug ondertunneld wordt?	Het is niet duidelijk wat de vraagsteller hier precies mee bedoelt.
114.	Hoe staan B&W van Rijswijk hierin? En de oppositiepartijen?	Dit behelst een politieke vraag, die geen betrekking heeft op de inhoudelijke proces van de MIRT-verkenning en niet door de projectorganisatie beantwoord kan worden.
115.	Waarom wordt de meest logische oplossing niet behandeld: een ringlijn van Den Haag CS via De Binckhorst naar Den Haag CS. Als deze ringlijn een hoge frequentie heeft, kunnen de bewoners van De Binckhorst via Den Haag CS heel snel overal heen.	Eén van de doelen van de Verkenning is het behalen van de regionale OV ambities. Onderdeel daarvan is het verbeteren van de regionale verbindingen en een efficiënte exploitatie van het gehele OV systeem. Een traject van Holland Spoor via de Binckhorst naar Den Haag centraal heeft geen toegevoegde waarde voor de regionale verbindingen.
116.	Om welke reden zijn andere tracés al afgefallen en wie heeft dit dan besloten?	In de periode van eind mei tot begin juli 2021 heeft de tracéafweging plaatsgevonden. Hierbij is van alle mogelijke tracévarianten bepaald of ze kansrijk zijn of niet. Deze stap

		noemen we wel zeef 1. De uitkomsten van zeef 1 zijn vastgesteld in een bestuurlijk overleg met bestuurlijk vertegenwoordigers van de zeven betrokken partijen (gemeenten Den Haag, Rijswijk en Leidschendam-Voorburg, Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de ministeries van I&W en BZK).
117.	Jullie waren toch zelf bij de tijdlijn die wordt aangehouden? Waarom niet over een half jaar of een jaar een beslissing?	Er worden veel woningen bijgebouwd in de regio, om te zorgen dat de groei van de mobiliteit die we daardoor krijgen niet alleen door automobilititeit opgevuld wordt is het ook nodig om meer in lopen, fiets en OV te investeren. Om te zorgen dat we in de toekomst betaalbaar en leefbaar kunnen wonen in deze regio moeten we ervoor zorgen dat de bereikbaarheid duurzaam is voor bestaande en nieuwe inwoners. De eerste mensen wonen al in de Binckhorst wat maakt dat de realisatie van een HOV verbinding niet al te lang op zich kan laten wachten.
118.	Wanneer mogen de bewoners het afwegingskader van de tracés ontvangen? Want we zijn nu keuze op keuze aan het stapelen zonder onderbouwing	Deze is gepubliceerd via de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Het document is vindbaar op de website www.binckhorstbereikbaar.nl onder het kopje 'Achtergrond'.
119.	Wordt er bij het onderzoek naar nut en noodzaak ook nog gekeken naar het waarom lijn 1 van het Rijswijkseplein af moet?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
120.	Is dit die tracé afweging die nog steeds niet met de bewoner is gedeeld?	De resultaten van de tracéafweging zijn in presentatievorm reeds toegestuurd aan de Platformleden en ook gepubliceerd op onze website (klik op deze link). In het Platform is toegelicht dat er eerst een rapportage in presentatievorm gemaakt is vanwege het korte tijdsbestek waarin de tracéafweging gedaan moest worden. Het uitgeschreven rapport komt er wel is een van de documenten die ter inzage gelegd wordt. We hebben er echter voor gekozen om de (beperkt beschikbare) capaciteit van het ingenieursbureau eerst in te zetten om de ontwerpen uit te werken en de onderzoeken op te starten
121.	Is het niet gewoon een politiek besluit, dat dit over bestaand spoor moet, zodat er geen bestemmingsplannen hoeven worden aangepast?	In de MIRT-verkenning worden meerdere alternatieven met elkaar vergeleken. In de alternatieven die gebruik maken van de Pr. Mariannelaan en/of Geestbrugweg is uitgegaan van gemengd verkeer. Er is onvoldoende ruimte om een geheel vrijliggende HOV-baan (met alle voorzieningen) in te passen. De politiek beslist uiteindelijk over het in de volgende fase uit te werken alternatief op basis van de onderzoeken.

122.	Waarom als de samenhang onderzocht wordt worden de effecten op het omliggende gebied niet doorgerekend	In het kader van de lopende onderzoeken wordt ook inzichtelijk of er effecten op het omliggende gebied gaan ontstaan. Waar dat zo is, wordt dat meegenomen in de brede effectbeoordelingen die in het kader van de MIRT-verkenning worden uitgevoerd.
123.	Waarom is het laten liggen van lijn 1 dan geen variant?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
124.	Als lijn 1 omgelegd wordt, verdwijnt dan de tram van de Jan van der Heijdenstraat (en de koppeling met 16 en 17 op het Lorentzplein), of wordt 15 ook verlegd en verdwijnt de tram van de Rijswijkseweg?	In Verkenning wordt uitgegaan dat lijn 1 via de Binckhorst gaat rijden en lijn 15 zijn huidige route.
125.	Schetsontwerpen laten enorme negatieve impact op bestaande omgeving en bewoners zien, waarom is dat geen aanleiding om terug te komen op eerder afgevalen varianten of creatievere oplossingen zoals eerder voorgesteld in bewonersplatform?	In zeef 1 (voorgaande fase) zijn veel tracé varianten met elkaar vergeleken. Er is gekeken welke opties er zijn voor deze verbinding. In de tracé afweging is voor elke optie gekeken of het logisch haalbaar is en inpasbaar en is het een kansrijke optie. Uit die afweging zijn de voorliggende tracés gekomen. Deze voldoen aan de doelstellingen van de Verkenning én zouden technisch mogelijk moeten zijn. In de huidige fase worden al die varianten nog gedetailleerder onderzocht om een nog beter beeld te krijgen bij de kansrijkheid.
126.	Ik vraag mij oprecht af waarom en hoe een intentieovereenkomst ondertekend kan worden als er 0 informatie beschikbaar komt en we nog steeds op alle antwoorden wachten	De intentieverklaring zegt niets over een variantkeuze of inhoudelijke onderzoeken, maar borgt de intenties, belangen en aandachtspunten van de betrokken partijen vooruitlopend op de besluitvorming over een variant. Deze intenties gaan onder andere over een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, een proces waarin de omgeving en bewoners via participatie betrokken worden bij een (eventueel) vervolg en het zoveel als mogelijk rekening houden met de specifieke belangen en aandachtspunten van de verschillende partijen.
127.	Kan onderbouwd worden dat lijn 1 het kip met de gouden eieren is en dat door lijn 1 het verkeer in heel de regio vastloopt. Of begrijp ik het dan verkeerd. Want dan komt met lijn 1 toch het knelpunt bij Rijswijk te liggen?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.

128.	Waarom wordt het schenkviaduct anders oplossen niet meegenomen?	Ter plaatse van het Schenkviaduct gaat deze studie uit van de bestaande situatie. Het Schenkviaduct is een ander onderzoek, waar de ligging van de infrastructuur voor de HOV verbinding tussen Centraal Station en Binckhorst in betrokken wordt.
129.	Waarom past schenkkade op +1 niet maar wel over de Broekslootkade over door Voorburg zuid.	Ter plaatse van het Schenkviaduct gaat deze studie uit van de bestaande situatie. Het Schenkviaduct is een ander onderzoek, waar de ligging van de infrastructuur voor de HOV verbinding tussen Centraal Station en Binckhorst in betrokken wordt. Daar wordt vooralsnog uitgegaan van een ligging op maaiveld. In de Broekslootkade is de hoge ligging een direct gevolg van de hoogte van de brug over de Trekvljet. In de Voorburgse Binckhorstlaan kent één variant een hellingbaan met ruimtelijke impact. De overige varianten gaan hier uit van inpassing op maaiveld.
130.	Waarom zijn van de OV-varianten alleen bus, tram en lightrail meegenomen, terwijl ook de trein van DH CS naar Voorburg of Delft een prima alternatief is?	De trein is inderdaad een goed alternatief voor die verbinding maar niet voor de tussenliggende woonwijken of werkgebieden. Het voornaamste doel van de OV-varianten is om de woningbouw in de Binckhorst mogelijk te maken.
131.	Niet van grof naar fijn doorgaan maar je eerdere keuzes durven te heroverwegen, is dat niet een verstandiger weg en passender bij een nieuwe bestuursstijl?	Nu worden in de onderzoeksrapportages al een aantal aandachtspunten bekeken. Zo zijn er voor elke variant aandachtspunten te benoemen. Die worden in de effectenstudie als aandachtspunt meegenomen. Dit moet dan opgelost worden. Als het niet op te lossen blijkt te zijn, dan gaan we terug.
132.	Waarom kan niet gewacht worden tot de Gemeente Rijswijk met de herontwikkeling van de Geestbrugweg gaat starten en dat evt. samenvoegen?	Dat is inderdaad mogelijk en kan door de bestuurders worden besloten.
133.	Rijswijk zou toch integraal onderdeel zijn van het onderzoek? Waarom wordt er dan de hele tijd verwezen naar de Gemeente Rijswijk	De gemeente Rijswijk is (nog) geen initiatiefnemer.
134.	Ik hoor een toezegging dat er nog een weg terug is (terug naar andere opties) na keuze voor een bepaalde optie en bij verdere uitwerking problemen rondom veiligheid/parkeercapaciteit/etc. niet opgelost kunnen worden. Kunnen we dat op schrift krijgen?	Nu worden al een aantal aandachtspunten rond verkeersveiligheid bekeken. Zo zijn er voor elke variant aandachtspunten te benoemen. Die worden in de effectenstudie als aandachtspunt meegenomen. Dit moet dan opgelost worden. Als het niet op te lossen blijkt te zijn, dan gaan we terug.
135.	Wiens beleid is het om autogebruik te voorkomen?	Autogebruik voorkomen is geen beleidsdoelstelling, wel het bevorderen van een mobiliteitstransitie naar duurzame vormen van mobiliteit zoals lopen, fietsen of het openbaar vervoer.

136.	Waarom wordt een bus wel onderzocht door de straten maar was dit geen optie door de Rotterdamsebaan?	In zeef 1 is de busvariant via de Rotterdamsebaan afgefallen. Deze variant heeft te weinig meerwaarde voor het primaire doel van de Verkenning om de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk te maken. Bij deze variant zijn er namelijk geen haltes mogelijk in de zuidelijke Binckhorst.
137.	Wilt u bij het verlies van het #Parkeerplaatsen meenemen dat aan de broekslootkade in Rijswijk geparkeerd wordt op het 'schelpenpad' en op delen van de stoep?	Voor de vergelijking wordt inzichtelijk gemaakt welke impact het tracé heeft op o.a. parkeren en groen, maar ook welke kansen het biedt voor verbetering. De bestaande parkeersituatie op de Broekslootkade is bekend bij de onderzoekers.
138.	Graag ontvang ik een uitdraai van alle bovenstaande vragen tbv openbare informatievoorziening van de bewoners?	Alle tijdens de inloopsessie gestelde vragen zijn in dit document opgenomen. Dit document wordt aan de deelnemers per mail gestuurd en op de website www.binckhorstbereikbaar.nl onder kopje 'agenda' opgenomen.
139.	Als het omleggen van lijn 1 niet het doel is, hoe kan het dan dat de bus variant door de Rotterdamsebaan is afgefallen als variant? Die scoorde overal plusjes behalve op oplossen knelpunt Rijswijkseplein. En een bus door de Geestbrugweg is wel een variant. Wat is de logica hierachter?	In zeef 1 is de busvariant via de Rotterdamsebaan afgefallen. Deze variant heeft te weinig meerwaarde voor het primaire doel van de Verkenning om de stedelijke ontwikkeling van de Binckhorst mogelijk te maken. Bij deze variant zijn er namelijk geen haltes mogelijk in de zuidelijke Binckhorst.
140.	Zit er iemand van de Fietsersbond in het platform	Ja, de Fietsersbond is vertegenwoordigd in het Platform.
141.	Zijn de uitgangspunten v.w.b. de verwachte belasting van het OV inzichtelijk en betrouwbaar?	Jawel, voor alle alternatieven zijn de reizigersaantallen straks zichtbaar in de onderzoeksresultaten van de vervoerwaardestudie.
142.	Wanneer kunnen we de resultaten naar het onderzoek van de busverbinding door de Victor Boogie Woogie verwachten?	De resultaten van de tracéafweging zijn in presentatievorm gepubliceerd op onze website. In het Platform en aan de raadsleden is toegelicht dat er eerst een rapportage in presentatievorm gemaakt is vanwege het korte tijdsbestek waarin de tracéafweging gedaan moest worden. Het uitgeschreven rapport komt er wel en is een van de documenten die ter inzage gelegd wordt. We hebben er echter voor gekozen om de (beperkt beschikbare) capaciteit van het ingenieursbureau eerst in te zetten om de ontwerpen uit te werken en de onderzoeken op te starten.
143.	Waarom wordt er op de Broekslootkade maar 1 halte onderzocht en op de Geestbrugweg 2	De varianten via de Broekslootkade en via de Geestbrugweg kennen een gelijk aantal haltes, met ongeveer gelijke halteafstanden. Haltes bij route via Broekslootkade/Jupiterkade: Binckhorstlaan, Haagweg/Broekslootkade en Haagweg/Geestbrugweg. Haltes bij route via Geestbrugweg: Binckhorstlaan, Geestbrug, Haagweg/Geestbrugweg.

144.	Hoeveel gaat het niet meer lopen van lijn 1 over het Rijswijkseplein de problemen daar oplossen? Hoeveel scheelt het? En waar baseren we dat op? Is dat niet iets om in samenhang met de andere regionale ontwikkelingen aan te pakken ipv nu eventjes over deze boeg?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
145.	Het blijft ongemakkelijk om intentieverklaringen te ondertekenen als nog niet alle varianten serieus zijn onderzocht.	De intentieverklaring zegt niets over een variantkeuze of inhoudelijke onderzoeken, maar borgt de intenties, belangen en aandachtspunten van de betrokken partijen vooruitlopend op de besluitvorming over een variant. Deze intenties gaan onder andere over een zorgvuldige afweging van verschillende belangen, een proces waarin de omgeving en bewoners via participatie betrokken worden bij een (eventueel) vervolg en het zoveel als mogelijk rekening houden met de specifieke belangen en aandachtspunten van de verschillende partijen.
146.	Is er ook een MKBA?	Ja er wordt ook een Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) geproduceerd.
147.	Waarom is de stekker uit de kosten baten analyse van het doortrekken bij Voorburg?	Het is niet duidelijk wat vraagsteller hier bedoeld.
148.	Wordt er in de MKBA ook de leefbaarheid van de buurt opgenomen? De leefbaarheid gaat aanzienlijk achteruit op de Binckhorstlaan zuid, geestbrugweg en prinses Mariannelaan.	Ja, dit wordt in de MKBA meegenomen.
149.	Hoe wordt de afweging gemaakt tussen kosten en leefbaarheid of gaat iemand concluderen dat onze (Rijswijk) leefbaarheid niet zoveel waard is en dat er een kans is dat er iemand naar kan gaan kijken?	De mogelijke veranderingen van de (bestaande) fysieke omgeving, en daarmee ook de leefbaarheid, worden in de brede effectonderzoeken op dezelfde feitelijke manier in beeld gebracht voor alle tracés.
150.	Ik had echt begrepen dat de ontlasting van Rijswijkseplein de belangrijkste reden was dat huidige route van lijn 1 niet gebruikt kon worden voor ontsluiting richting Rijswijk. Op welk punt wordt die route dan wel weer een optie?	Het omleggen van lijn 1 is geen doel op zich. Het doel is vooral het ontsluiten van CID-Binckhorst met hoogwaardig openbaar vervoer. Het omleggen van lijn 1 over de Binckhorst is een logische manier om dit te realiseren waarbij het bereik van het openbaar vervoer groter wordt zonder dat er veel extra voertuigen hoeven te rijden. Waardoor het openbaar vervoersysteem als geheel efficiënter wordt.
151.	Is de impact bekeken voor de hulpdiensten over de Geestbrugweg als de weg aangepast wordt aan de nieuwe OV verbinding?	Ja, dat wordt meegenomen.

152.	De huidige route van lijn 1 is van belang voor de bereikbaarheid van HS en de Haagsche Hogeschool. Lijn 17 ligt daarvoor wat onhandig. Hoe wordt dat probleem gezien?	Dat dilemma wordt bij de besluitvorming meegenomen. De voorkeur wordt uitgesproken over de voertuigkeuze (bus, tram of lightrail) en de inpassing van de infrastructuur (route; links rechts of midden in de straat; hoog, maaiveld of laag). De lijnvoering over die infrastructuur wordt door nog veel meer aspecten beïnvloed en wordt pas in het jaar voordat de infrastructuur gereed is vastgelegd in de concessie tussen MRDH en HTM.
153.	Hoe wordt tot een voorkeursvariant gekomen?	De politiek beslist over het in de volgende fase uit te werken alternatief op basis van een dossier. Dat dossier bestaat uit een Masterplan Bereikbaarheid met daaronder alle effectenstudies (MKBA en m.e.r.), een omgevingsverslag, de inspraakreacties en een nota met antwoorden op die zienswijzen en de principe afspraken die regionaal gemaakt moeten worden over de verdeling van diverse bijdragen van partijen om het initiatief te financieren.
154.	Aandachtsbord Binckhorstbrug 30 km en verboden voor vrachtverkeer en bussen. Wat moet daar sowieso gebeuren?	De Binckhorstbrug wordt door de gemeente Den Haag aangepakt omdat de draagkracht van de brug door veroudering onvoldoende is geworden.
155.	Worden de schetsontwerpen waar nodig nog aangepast n.a.v. de gegeven opmerkingen?	Nee, de opmerkingen worden meegenomen in de vervolgfase maar de schetsen zijn na kerst 2021 niet meer aangepast, omdat toen de overige effectenstudies gestart zijn die de schetsontwerpen als basis hebben.
156.	Worden daar ook al onze vragen inclusief beantwoording bijgevoegd?	Onderdeel van de stukken die ter inzage wordt gelegd is het omgevingsverslag. In het omgevingsverslag zijn de tijdens platformbijeenkomsten, inloopsessies en persoonlijke gesprekken opgehaalde ervaringen, meningen, suggesties en vragen samengevat zodat bestuurders dit in de verdere besluitvorming mee kunnen wegen.
157.	De Geestbrugweg is gedetailleerder uitgewerkt. Het lijkt alsof de keuze al is gemaakt. Hoe kijken de onderzoeker hier tegenaan?	Van alle varianten wordt hetzelfde detailniveau van tekeningen gemaakt.
158.	Was die schouw precies tijdens een lockdown?	Projectteamleden zijn op meerdere momenten op locatie wezen kijken (met en zonder lockdown).



Sfeerverslag inloopsessie MIRT-Verkenning¹ CID-Binckhorst 8 dd. 10 mei 2022

Locatie: Bedrijfsverzamelgebouw de Compagnie, Geestbrugkade 32

De achtste² inloopsessie vond in fysieke vorm plaats op dinsdagavond 10 mei 2022 (19:00 uur - 21:00 uur) in het Bedrijfsverzamelgebouw de Compagnie in Rijswijk. Naar schatting hebben rond de 50 geïnteresseerden de avond bezocht. Vanuit de projectorganisatie waren de drie betrokken gemeenten en de onderzoeksbureaus vertegenwoordigd.

De inloopsessie had als doel om geïnteresseerden te informeren over wat er in platformbijeenkomst 8 is besproken. Bij vier tafels kon men vragen stellen over de volgende onderwerpen:

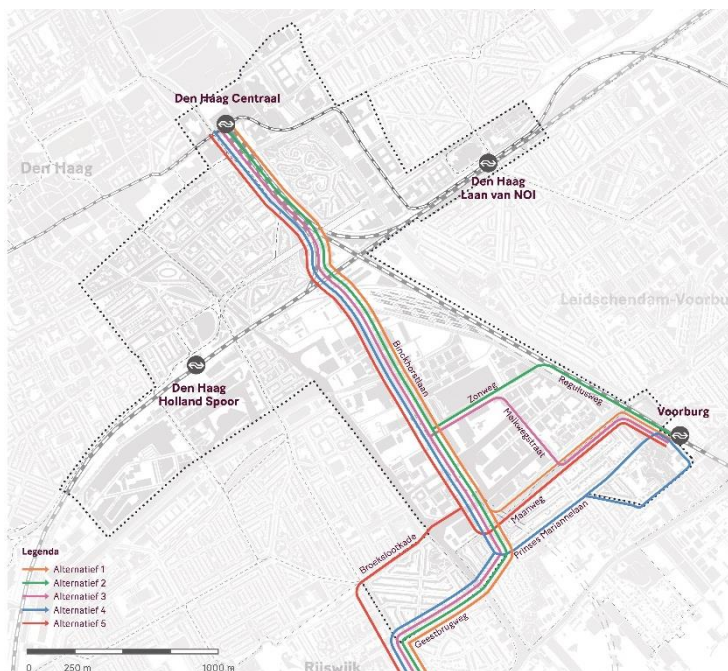
1. Samenhang, inhoud en status onderzoeken MIRT-Verkenning
2. Methodiek vervoerwaardestudie
3. Intentieverklaring MIRT-Verkenning
4. Platform, omgevingsverslag en vervolgproces

Ook vragen over andere onderwerpen konden gesteld worden.

Vragen en onderwerpen

Er is een toelichting gegeven over de tien tracés die zijn onderzocht. Hoe lopen de verschillende tracés precies en welke vervoersmiddelen (bus, tram of lightrail) kunnen waar rijden?

Bij de MIRT-Verkenning zijn meerdere mogelijke tracés onderzocht vanaf Den Haag Centraal naar station Voorburg en richting Rijswijk-Delft. Alle mogelijke tracés zijn hieronder te zien.








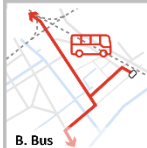


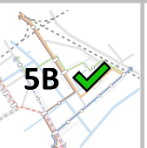





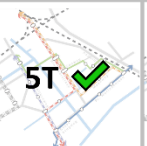







¹ MIRT staat voor 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport'.

² Deze fysieke inloopsessie stond in het teken van platformbijeenkomst 8. Inloopsessie 6 stond in het teken van platformbijeenkomsten 6 en 7. Om verwarring te voorkomen wordt de inloopsessie die fysiek plaatsvond op 10 mei 2022 beschouwd als de achtste inloopsessie.

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst

Per tracé is bepaald of het mogelijk is om met een tram, bus of lightrail over het tracé te rijden. Dit heeft geresulteerd in tien varianten. In onderstaande afbeelding zijn de tien varianten te zien, in grote zwarte letters.

	 1. Maanweg	 2. Regulusweg	 3. Melkwegstr.	 4. Pr. Mariannelaan	 5. Broekslootkade	 6. Alleen Rijswijk	 7. Alleen Voorburg
 B. Bus		 2B ✓	 3B ✓		 5B ✓		 1B ✓
 T. Tram	 1T ✓	 2T ✓		 4T ✓	 5T ✓	 6T ✓	 7T ✓
 L. Lightrail	 1L ✓	 2L ✓					

✓ = tracévariant, ook onderdeel van PlanMER, MKBA en Businesscase
✓ = tracévariant, geen onderdeel van PlanMER, MKBA en Businesscase

Verder was men vooral geïnteresseerd in de voorlopige uitkomst van de onderzoeken, oftewel welk tracé de meeste kans heeft om als voorkeursvariant te worden gekozen. Deze vraag kan pas worden beantwoord na vrijgave van het Ontwerp Masterplan Bereikbaarheid en de Plan-MER door de colleges van Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk. Dat gebeurt naar verwachting eind juni 2022 waarna de documenten ter inzage worden gelegd.

Men had ook vragen over de effecten van de HOV-baan op het autoverkeer in de regio, en met name de doorstroming van het verkeer op de Geestbrugweg en Prinses Mariannelaan en of dit in voldoende mate is meegenomen in de vervoerwaardestudie die is uitgevoerd. De projectorganisatie heeft aangegeven dat dit het geval is.

Verder is gesproken over de betrokkenheid van de gemeente Rijswijk bij de MIRT-Verkenning. Men gaf aan dat zij de rol van Rijswijk in de MIRT-Verkenning onduidelijk vinden en zich afvragen in hoeverre de gemeente Rijswijk als gelijkwaardige partij onderdeel is van de MIRT-Verkenning. Hierbij is aangegeven dat de gemeente Rijswijk een reactie heeft ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Naar aanleiding van deze reactie neemt de gemeente deel aan het ambtelijk en bestuurlijk overleg van de MIRT-Verkenning, samen met de andere partijen. Daarnaast heeft de gemeente Rijswijk net als de andere partijen ook de intentieverklaring ondertekend als opmaat naar een bestuurlijke overeenkomst. In de intentieverklaring heeft de gemeente Rijswijk aangegeven wat zij belangrijk achten in inhoud en proces van de MIRT-Verkenning. Wanneer in het proces aan een aantal voorwaarden wordt voldaan, neemt de gemeente Rijswijk opdrachtgeverschap in overweging.



Zorgen

Naast verduidelijkende vragen uitten aanwezigen ook hun zorgen over de toekomstige HOV-verbinding. Het belang van goed openbaar vervoer in de regio, zeker in relatie tot de woningbouw-opgave in de Binckhorst, is door de meeste aanwezigen erkend. Echter, bewoners van verschillende straten waar de verbinding mogelijk kan komen te liggen, gaven aan dat de huidige verkeerssituatie al druk en onveilig is, waarbij de extra toevoeging van een HOV-verbinding door die straten als onmogelijk wordt ervaren.

Meerdere malen is gesproken over maatregelen om het autoverkeer in bepaalde straten te weren zodat de HOV-verbinding daar veilig ingepast kan worden. Hierbij werd wel steeds benoemd dat de bereikbaarheid van de huidige bewoners gewaarborgd moet blijven.

Ook het verlies aan groenstroken en biodiversiteit is gedurende de avond vaker aan de orde geweest. Bewoners benoemen het behoud van de weinige stukken groen in het gebied als aandachtspunt die meegenomen moet worden in de besluitvorming.



BIJLAGE C

Presentatie HTM bijeenkomst

De presentatie van de platformbijeenkomst over HTM ontwerprichtlijnen is hier terug te vinden.

VERKENNING OPENBAAR VERVOER BINCKHORST





1. OPENING & WELKOM

Aanwezigen



- Ruud Witte – HTM
- Hans van der Stok – HTM
- Marijke Poppelier – HTM
- Bert Swart – APPM
- Casper Prudhomme van Reine – APPM
- Ronald Bon – gemeente Rijswijk
- Don de Greef – gemeente Leidschendam-Voorburg
- Fred Koot – gemeente Den Haag

PROGRAMMA

Aanleiding bijeenkomst: meer inzicht verkrijgen in de ontwerprichtlijnen van de HTM

1. Toelichting rol HTM in MIRT-Verkenning
2. Inhoudelijke toelichting op ontwerpen in stedelijk gebied
3. Ruimte voor vragen
4. Afsluiting





2. TOELICHTING ROL HTM IN MIRT- VERKENNING

ROL HTM IN DE MIRT-VERKENNING



- De projectorganisatie laat (bestuurlijke) voorstellen uitwerken en onderzoeken uitvoeren door ingenieursbureaus of gemeentelijke diensten.
- HTM wordt gevraagd deze te toetsen. Die toetsresultaten worden door de projectorganisatie gezien als een belangrijk advies dat formeel via MRDH wordt ingediend.

ROL HTM PER MIRT-FASE | SPOOR

In geval van tram of lightrail als voorkeursvariant:

1. In Verkenning is HTM adviseur van MRDH
2. In Planuitwerking kan HTM gevraagd worden delen van het spoorontwerp uit te werken
3. In Realisatie is de rol van HTM een keuze van de Inkoopstrategie
4. Formele indienststellingsvergunning*
5. Beheer van de railinfrastructuur ligt volledig bij HTM

* MRDH is bevoegd gezag op basis van de wet lokaalspoor. De vergunning betreft een veilig te exploiteren spoorverbinding. Er mag pas met passagiers gereden worden nadat de inspectie voor leefomgeving en transport (ILT) een positief advies geeft. Bij een negatief advies moeten aanpassingen verricht worden. De minister kan de vergunning vernietigen.



ROL HTM PER MIRT-FASE | BUS

Ingeval van een HOV-bus als voorkeursvariant:

- HTM is in alle fasen adviseur van de MRDH en de betreffende gemeentes
- Beheer van de busbaan/weg ligt volledig bij de gemeente

In Den Haag wordt verkeersveiligheid getoetst in het Vooroverleg Verkeerszaken (VOV) en vormt geen bindend advies aan de colleges van B&W van de betreffende gemeenten.






3. INHOUDELIJKE TOELICHTING ONTWERPEN IN STEDELIJK GEBIED

RENDABEL OV-NETWERK

Vragen van Platformleden:

- 
- Hoe worden vervoerswaarden berekend / hoe creëert de HTM een rendabel OV-netwerk?
 - Hoe kijkt de HTM aan tegen de 'hoogwaardigheid' van een tracé dat samenloopt met het wegverkeer?
 - Hoe kan HTM de robuustheid van het netwerk garanderen als zij met het verkeer mee rijdt
 - Worden pandemie-effecten meegewogen in vervoerswaarden?

HTM visie

- Hoe denkt de HTM over de regionale doorkoppeling van DH CS, via de Binckhorst naar station Voorburg?
- Hoe denkt de HTM over de ontlasting van het Rijswijkseplein door een tracé via de Binckhorst richting de Haagweg?

Ontwikkelen van het netwerk

- **HTM denkt mee over de gewenste ontwikkeling van het OV-netwerk; Daarbij staat kwaliteit voor de huidige en toekomstige reizigers in het hele netwerk voorop**
- **In die rol heeft HTM ook meegewerkt aan de visie OV-Schaalsprong, waarin het OV-netwerk versterkt wordt om de groei van het aantal inwoners en daarmee meer OV-gebruikers op te vangen**
- **Binckhorst is een ontwikkellocatie met veel nieuwe inwoners en arbeidsplaatsen, vrij centraal in het stedelijk gebied, dat een goede plek moet krijgen in het netwerk van OV-verbindingen in alle relevante richtingen**
- **Binckhorst ligt vrij centraal in het stedelijk gebied. Daarom moet een voorstel vanuit kwaliteit voor zowel bestemmingsreizigers als voor doorgaande reizigers beoordeeld worden**
- **Als doorgaande reizigers meerdere routes kunnen gebruiken, kan dat knelpunten als het Rijswijkseplein ontlasten**

Vervoerwaarden/exploitatie

- **Meerdere factoren spelen een rol bij de verwachtingen voor 2030 en 2040, de coronacrisis, parkeerbeleid, kosten van auto en OV, al of niet invoeren van Rekeningrijden, mobiliteitstransitie, etc.**
- **Vergelijken van de prestatie van verschillende alternatieven kan goed met het rekenmodel dat gebruikt wordt; Gevoeligheidsanalyses kunnen aantonen of resultaten consistent zijn**
- **Rijtijd en betrouwbaarheid van het OV zijn belangrijke factoren in de beoordeling van alternatieven; een volledig vrije baan zonder kruisend verkeer is het mooiste, maar in de praktijk gaan we uit van een mengvorm waar dat nodig is**
- **Meerijden met autoverkeer heeft niet de voorkeur, maar is wel toepasbaar; de wegbeheerder heeft hetzelfde belang, nl. goede doorstroming van het (auto)verkeer**

LEEFBAARHEID



Vragen van Platformleden:

- Wat zijn de huidige criteria voor geluids- en trillingsoverlast ?
- Hoe wordt geluidsoverlast door bochten van het tracé verminderd?
- Kunnen er mitigerende maatregelen getroffen worden om overlast nog meer te beperken?
- Wordt de constructie van omliggende bebouwing onderzocht voordat er een tram wordt gerealiseerd?
- Kunnen de zwaardere trams wel door de nauwe straten (Pr. Mr. laan, Laan van Middenburg, Geestbrugweg bv.) rijden, rekening houdend met de regelgeving over trillingen en geluid?
- Mocht er een tracé over bestaand spoor de voorkeur krijgen, moet alles opnieuw gefundeerd worden?
- Mocht er een tracé over bestaand spoor de voorkeur krijgen, moet de bovenleiding dan aangepast worden?
- Worden er normaal gesproken maatregelen genomen tegen laagfrequent geluid van trams?
- Wordt er rekening gehouden met het DGMR-rapport?
- Hoe verhouden de kosten van het verleggen van bestaand spoor zich tot het aanleggen van nieuw spoor?

Leefbaarheid

- **Algemeen:**
 - HTM heeft ontwerpnormen die altijd worden voorgeschreven bij alle projecten
 - Daarnaast zijn er wettelijke eisen en algemene richtlijnen
 - HTM neemt pas in beheer wanneer voldaan is aan beide bovenstaande normen en eisen
- **De criteria voor geluid en trillingen zijn onderdeel van het besluit kwaliteit leefomgeving/omgevingswet**
- **De productie van geluid wordt daar waar aantoonbaar niet meer aan de criteria wordt voldaan, bijvoorbeeld door slijtage, worden maatregelen genomen om dat te verminderen**
- **Er wordt bij verbouw en nieuwbouw van de spoorweginfrastructuur, in opdracht van de projectorganisatie, altijd onderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk bureau**

Leefbaarheid

- Er wordt op representatieve locaties gemeten aan spoor en gebouw en op basis daarvan geëxtrapoleerd. Het is niet gebruikelijk om individuele gebouwen te onderzoeken
- Dat de nieuwe trams ook door smallere straten kunnen is in Den Haag voldoende duidelijk geworden. Onderzoek door DGMR wijst uit dat de productie van trillingen ruim binnen de normen blijft
- Investerings (bestaand aanpassen of nieuw aanleggen) zijn sterk afhankelijk van de impact op het wegprofiel. Het is niet zo dat verbouwen altijd duurder is dan nieuwbouw of andersom. Hangt er onder meer vanaf of het spooralignement moet schuiven. Wanneer dat noodzakelijk is, heeft dat ook gevolgen voor de bovenleiding

VEILIGHEID



Vragen van Platformleden:

- Is het überhaupt mogelijk om een tram door de bestaande straten te realiseren zonder de verkeersveiligheid te verslechteren?
- Wat zijn de richtlijnen voor het rijden van een tram door een schoolzone?

Veiligheid

- **Verkeersveiligheid is natuurlijk een belangrijk aspect bij de beoordeling van plannen**
- **Het is altijd mogelijk gebleken om de tram veilig door de stad te laten rijden. Soms is hiervoor een gewijzigde inrichting van het profiel noodzakelijk**
- **Wij rijden in het hele gebied van Haaglanden. Verkeersveilige inpassing van zowel tram als bus is goed mogelijk en ook uitgangspunt bij het ontwerp**
- **De wegbeheerder (gemeente) is verantwoordelijk voor de veilige inrichting van de weg**
- **De HTM trambestuurders en buschauffeurs zijn vakmensen die veiligheid zeer hoog in het vaandel hebben staan**



4. RUIMTE VOOR VRAGEN



5. AFSLUITING



BIJLAGE D

Overzicht bijeenkomsten

Een totaal overzicht van de bijeenkomsten georganiseerd over de Verkenning

Overzicht bijeenkomsten | MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



Datum	Wat	Met wie	Toelichting
13 juni 2022	Negende Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit platform hebben de platformleden is er gesproken over terugblik op inloopsessie 8, de publicatie Zeef-1, het proces van de zienswijzeperiode, het omgevingsverslag, de informatiemarkten en is er vooruitgeblikt op de rol van het platform.
10 mei 2022	Achtste ¹ inloopsessie	Geïnteresseerden	Tijdens deze fysieke inloopsessie konden geïnteresseerden langskomen om vragen te stellen of hun zorgen te uiten. De projectorganisatie was aanwezig om met hen het gesprek aan te gaan.
11 april 2022	Achtste Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit Platform hebben de Platformleden toelichting gekregen op de samenhang, inhoud en status van de onderzoeken, de methodiek van de vervoerwaardestudie en op de intentieverklaring. Naderhand was er ruimte voor een 'benen op tafel gesprek' waarbij de Platformleden input konden leveren voor het Omgevingsverslag.
14 maart 2022	Platformbijeenkomst over ontwerprichtlijnen HTM	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Na het zien van de schetsontwerpen van de onderzochte tracés gaven de Platformleden aan geïnteresseerd te zijn in de ontwerprichtlijnen van de HTM. Tijdens deze bijeenkomst heeft de HTM toelichting gegeven op haar rol binnen de Verkenning en de wijze waarop ontwerprichtlijnen worden toegepast. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
1 februari 2022	Zesde inloopsessie ten behoeve van het zevende Platform	Geïnteresseerden	Tijdens deze inloopsessie is dezelfde presentatie gegeven als in het zevende Platform. Aanvullend is teruggekoppeld wat er in het Platform is besproken. Tenslotte was er ruim de tijd voor vragen van geïnteresseerden.
27 januari 2022	Vijfde ² inloopsessie ten behoeve van het vijfde en zesde Platform	Geïnteresseerden	Tijdens deze inloopsessie is dezelfde presentatie gegeven als in het vijfde en zesde Platform. Aanvullend is teruggekoppeld wat er in het Platform is besproken. Tenslotte was er ruim de tijd voor vragen van geïnteresseerden.

¹ Deze fysieke inloopsessie stond in het teken van platformbijeenkomst 8. Inloopsessie 6 stond in het teken van platformbijeenkomsten 6 en 7. Om verwarring te voorkomen wordt de inloopsessie die fysiek plaatsvond op 10 mei 2022 beschouwd als de achtste inloopsessie.

² De vierde online inloopsessie heeft nooit daadwerkelijk plaatsgevonden. Datgene dat in het vierde Platform is besproken, is per mail aan de bredere omgeving gestuurd.

Overzicht bijeenkomsten | MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



18 januari 2022	Raadsinformatiesessie Leidschendam-Voorburg	Raadsleden Leidschendam-Voorburg	Tijdens deze raadsinformatiesessie zijn de raadsleden op de hoogte gebracht van de stand van zaken van de Verkenning en in het bijzonder de schetsontwerpen van de onderzochte tracés. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
13 januari 2022	Raadsinformatiesessie Rijswijk	Raadsleden Rijswijk	Tijdens deze raadsinformatiesessie zijn de raadsleden op de hoogte gebracht van de stand van zaken van de Verkenning en in het bijzonder de schetsontwerpen van de onderzochte tracés. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
12 januari 2022	Zevende Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit Platform hebben de Platformleden toelichting gekregen op de schetsontwerpen van de onderzochte tracés richting Rijswijk. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
7 december 2021	Zesde Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit Platform hebben de Platformleden toelichting gekregen op de schetsontwerpen van de onderzochte tracés richting station Voorburg. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
16 november 2021	Vijfde Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit Platform hebben de Platformleden toelichting gekregen op de schetsontwerpen van het onderzochte tracé via de Maanweg. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
26 augustus 2021	Informatiebijeenkomst Broekslootkade	Geïnteresseerden en in het bijzonder de bewoners rondom de Jupiterkade en Broekslootkade	De Jupiterkade en Broekslootkade zijn later toegevoegd aan de Verkenning. Deze bijeenkomst is georganiseerd om de omwonenden toe te lichten waarom dit tracé is toegevoegd. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
14 juli 2021	Vierde Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit Platform hebben de Platformleden extra toelichting gekregen op het bestuurlijke besluit van 12 juli om drie tracés toe te voegen aan de Verkenning CID-Binckhorst. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
12/13 juli 2021	Schriftelijke toelichting bestuurlijk besluit	Platformleden en geïnteresseerden die zich hebben aangemeld bij de inloopsessies	De Platformleden en geïnteresseerden zijn geïnformeerd over het bestuurlijke besluit van 12 juli om drie tracés toe te voegen aan de Verkenning CID-Binckhorst.
12 juli 2021	Gezamenlijke raadsinformatiebijeenkomst MIRT-Verkenning CID-Binckhorst	Raden van Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk	Tijdens deze bijeenkomst zijn de drie gemeenteraden op de hoogte gebracht van het bestuurlijke besluit van 12 juli om drie tracés toe te voegen aan de Verkenning CID-Binckhorst.

Overzicht bijeenkomsten | MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



			voegen aan de Verkenning CID-Binckhorst. Daarna was er ruim de tijd voor vragen van raadsleden.
28 juni 2021	Derde inloopsessie ten behoeve van het tweede Platform	Geïnteresseerden	Tijdens deze inloopsessie is dezelfde presentatie gegeven als in het derde Platform. Aanvullend is teruggekoppeld wat er in het Platform is besproken. Tenslotte was er ruim de tijd voor vragen van geïnteresseerden.
25 juni 2021	Inlooptmoment ten behoeve van tracéafweging	Platformleden (besloten)	In het derde Platform is toegelicht dat de tracéafweging opnieuw uitgevoerd zou worden. Hierbij bestond de mogelijkheid voor Platformleden om extra tracés, die de projectorganisatie nog niet had betrokken bij het onderzoek, in te brengen. Dit inlooptmoment is georganiseerd zodat Platformleden evt. tracétoevoegingen mondelingen konden toelichten.
22 juni 2021	Derde Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens dit Platform zijn de Platformleden op de hoogte gebracht van het bestuurlijke besluit van 2 juni om de tracéafweging van de Verkenning opnieuw uit te voeren. Daarna is toegelicht welke tracés de projectorganisatie mee zou nemen in het onderzoek. De Platformleden is gevraagd in hoeverre zij tracés voor ogen hadden die de projectorganisatie heeft gemist. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
10 mei 2021	Tweede inloopsessie ten behoeve van het tweede Platform	Geïnteresseerden	Tijdens deze inloopsessie is dezelfde presentatie gegeven als in het tweede Platform. Aanvullend is teruggekoppeld wat er in het Platform is besproken. Tenslotte was er ruim de tijd voor vragen van geïnteresseerden.
12 april 2021	Tweede Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Tijdens het tweede Platform is meer toelichting gegeven op wat er precies inhoudelijk wordt onderzocht en hoe het proces van de Verkenning eruit ziet. Aan het eind was er ruim de tijd voor vragen.

Overzicht bijeenkomsten | MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



8 april 2021	Eerste inloop sessie ten behoeve van het eerste Platform	Geïnteresseerden	Tijdens deze inloop sessie is dezelfde presentatie gegeven als in het eerste Platform. Aanvullend is teruggekoppeld wat er in het Platform is besproken. Tenslotte was er ruim de tijd voor vragen van geïnteresseerden.
25 maart 2021	Eerste Platform	Bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden (besloten)	Het eerste Platform stond in het teken van elkaar leren kennen en kennis nemen van ieders belangen, wensen en zorgen. Vervolgens is er een toelichting gegeven op het proces wat met elkaar doorlopen zou worden. Aan het eind was er ruim de tijd voor vragen.
10 maart 2021	Informatieve Raadsbijeenkomst MIRT-Verkenning CID Binckhorst	Raden van Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk	Tijdens deze bijeenkomst zijn de drie gemeenteraden bijgepraat over de Verkenning waarna er ruim de tijd is genomen voor vragen van raadsleden.
3 november 2020	Informatieve raadsinformatiesessie	Raad Leidschendam-Voorburg	Tijdens deze bijeenkomst is toelichting gegeven op de MIRT-Verkenning CID Binckhorst als geheel. Vervolgens is toelichting gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Daarna was er ruim de tijd voor vragen.
5 oktober 2020	Tweede online Informatiesessie Notitie Reikwijdte en Detailniveau	Geïnteresseerden	Tijdens deze bijeenkomst is toelichting gegeven op de MIRT-Verkenning CID Binckhorst als geheel. Vervolgens is toelichting gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Er is voornamelijk stilgestaan bij het doel van het document en de wijze waarop men zienswijzen in kon dienen.
21 september 2020	Eerste online Informatiesessie Notitie Reikwijdte en Detailniveau	Geïnteresseerden	Tijdens deze bijeenkomst is toelichting gegeven op de MIRT-Verkenning CID Binckhorst als geheel. Vervolgens is toelichting gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Er is voornamelijk stilgestaan bij het doel van het document en de wijze waarop men zienswijzen in kon dienen.
15 september 2020	Online Informatiesessie Notitie Reikwijdte en Detailniveau	Professionele partijen	Tijdens deze bijeenkomst is toelichting gegeven op de MIRT-Verkenning CID Binckhorst als geheel. Vervolgens is toelichting gegeven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Er is voornamelijk stilgestaan bij het

Overzicht bijeenkomsten | MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



			doel van het document en de wijze waarop men zienswijzen in kon dienen.
--	--	--	---



BIJLAGE E

Ingekomen brieven

Vanuit de omgeving zijn er brieven binnengekomen bij de projectorganisatie, de brieven lees je hier terug.

Aan: wethouder mw. Van Eekelen
cc.: Gemeenteraad Leidschendam-Voorburg'

Betreft: deelname bewonersplatform CID Binckhorst

Voorburg, 16 mei 2021

Geachte Mevr. van Eekelen, geachte Raadsleden,

Zoals u weet zet de bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg zich in voor het behoud van de leef- en woonomgeving Voorburg-west, in relatie tot de aanleg van een HOV-tracé van Den Haag Centraal Station naar Voorburg Station, met aftakkingen naar Zoetermeer en Delft. Het feit dat dit tracé bedoeld is om toekomstige Haagse inwoners van openbaar vervoer te voorzien, maar in alle varianten dwars door Voorburg-west gaat, is voor ons een groot zorgpunt. Wij zetten vraagtekens bij nut en noodzaak van een tracé door Voorburg-west, en zijn van mening dat onvoldoende rekening wordt gehouden met het effect van dit tracé op de verkeersveiligheid en leefomgeving van Voorburg-west. Wij dragen dit op democratische wijze uit via brieven aan uw Raad en contacten met uw college. We hebben u als wethouder tijdens uw bezoek aan onze buurt persoonlijk kunnen uitleggen wat onze zorgen zijn, en we zijn met u hierover in gesprek gegaan. Uw bezoek werd zeer gewaardeerd. U verzekerde ons dat onze inbreng goed meegenomen zou worden, onder andere in het Bewonersplatform CID Binckhorst, waar wij eerst geen deel van mochten uitmaken maar waaraan wij dankzij uw bemiddeling alsnog konden deelnemen.

Inmiddels – na twee bijeenkomsten en twee inloopsessies – zetten wij grote vraagtekens bij dit Bewonersplatform, zowel vanwege de manier waarop dit Platform georganiseerd is, als vanwege de manier waarom met onze inbreng wordt omgegaan. Deze zorgen willen wij u middels een tussenevaluatie meegeven.

Dit bewonersplatform zou een goede basis moeten bieden voor inspraak van en dialoog met bewoners en belanghebbenden uit het plangebied CID Binckhorst. In een open en constructief overleg met de gemeente Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zouden onder andere onze zorgen bespreekbaar worden gemaakt aan de hand van de volgende vragen:

- Is een HOV lightrail door Voorburg West echt nodig in relatie tot de woningbouw-prognoses en de toekomstige OV-behoefte (noodzaak)?
- Kunnen met de voorgestelde tracés de ontsluitings- en bereikbaarheidsdoelen daadwerkelijk worden gerealiseerd (nut)?
- Waarom wordt voorrang gegeven aan een goede leefomgeving voor nieuwe bewoners van Den Haag, boven de bestaande leefomgeving van de huidige bewoners van Voorburg-west?
- Is het geoorloofd en verantwoord om een bereikbaarheidsdoel (een snelle tram) boven de verkeersveiligheid in een dichtbebouwde woonwijk te stellen?
- Zijn er andere tracés die minder belastend zijn voor bewoners van Voorburg West?
- Wat zijn exact de effecten op alle elementen van de leefomgeving (geluid, trillingen, luchtverontreiniging, stikstof, klimaat, ruimtelijke inpassing en externe veiligheid) in het gehele plangebied van de HOV CID/Binckhorst, en voor ons met name in Voorburg-west?

Helaas moeten we concluderen dat het Bewonersplatform tot nu toe voor ons geen toegevoegde waarde heeft. Het Platform voldoet in onze ogen niet aan het doel om een open en transparante communicatie te realiseren. Iets waar het bureau ("Awareness") dat het Bewonersplatform organiseert en voorziet, zich op zijn website juist wel op laat voorstaan. We geven u een paar voorbeelden:

- Vanaf het eerste moment werd ons duidelijk gemaakt dat de mogelijkheden tot inspraak zeer beperkt zijn en dat er aan de kaders niet kon worden getornd. Het mocht niet gaan over het 'of...', maar alleen over het "hoe". Met andere woorden, de komst van een HOV-tracé dwars door Voorburg-west moesten we als een gegeven beschouwen.
- De voorzitter, dhr. Paul Weststrate, stelt zich in onze ogen niet onafhankelijk op. Bij de eerste bijeenkomst al noemde hij de inbreng van de bewonersorganisaties in Voorburg-west en Rijswijk 'Nimby-argumenten' (Not In My BackYard).
- Het bureau Awareness werkt in opdracht van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, en is dus niet onafhankelijk. Het wordt immers betaald door de initiatiefnemers van

de HOV-verbinding. Awareness werkt voor overheden en bedrijven, niet voor inwoners. Op de website geven zij aan dat hun doel is "om partijen en personen in beweging te krijgen. Om awareness – het besef van een keuze – bij mensen te ontwikkelen, als basis voor verdere medewerking en samenwerking. En om vervolgens duurzame steun te verwerven voor een plan of idee". Luisteren naar de zorgen van inwoners of met hen samen naar een oplossing zoeken voor nadelige effecten van een plan is blijkbaar niet het doel van het bureau Awareness, het besluit erdoorheen krijgen wél.

- De afgelopen twee keren zijn steeds standpunten herhaald en rapporten besproken die al bekend waren. Onze verzoeken om nieuwe en toegesneden informatie over de invulling van concrete tracé's worden steeds afgewimpeld. Vanuit het bureau wordt gesteld dat zaken "moeilijk en gecompliceerd" zijn en dat er 'nog naar gekeken wordt'. Dit maakt dat wij nog steeds geen beeld hebben van de specifieke effecten op onze leefomgeving, verkeersveiligheid en woonkwaliteit, en dat wij geen beeld hebben welke maatregelen worden genomen om de zittende bewoners te ontzien.

Tenslotte worden argumenten als schade aan en waardevermindering van de huizen - als er op +1 niveau een tram vlak langs je voordeur rijdt - afgedaan met de eenzijdige reactie dat een tram langs je huis de woning meer waard maakt. Verwezen wordt naar een rapport waar bij nadere bestudering een veel genuanceerder beeld tevoorschijn komt. Niet gesproken wordt over de jarenlange opgebroken straat, de onveiligheid voor de buurt als er elk uur 32 trams voorbij komen en het permanent verdwijnen van veel parkeerplaatsen, wat weer onnodige autobewegingen met zich mee zal brengen. Terwijl juist dit de effecten zijn die ons zorgen baren en waarvoor wij deelnemen aan het Bewonersplatform.

Samenvattend

Wij zijn er tot nu toe niet in geslaagd onze belangen en onze zorgen op tafel te leggen bij het Platform. Wij vinden geen gehoor voor onze inbreng, er wordt geen waarde gehecht aan onze zorgen, er wordt niet echt geluisterd en er wordt op hoog abstract en theoretisch niveau gediscussieerd. Er is tot nu toe weinig bereidheid om onze argumenten inhoudelijk te bespreken. Op deze wijze fungeert het Platform uitsluitend om zo soepel mogelijk de gewenste besluitvorming te realiseren. Terwijl het hoofddoel van het Bewonersplatform is om de bewoners te betrekken en gezamenlijk tot een zo optimaal mogelijke invulling te komen. Zelfs de enige optie die ons werkelijk verlichting zou brengen (het tracé Broekslootkade), weigert de voorzitter opnieuw op tafel te leggen, terwijl wethouder Van Eekelen ons verzekerde dat ook zij dit tracé opgenomen wilde zien.

De voorzitter negeert onze argumenten en beschouwt onze zorgen als NIMBY'-gezeur. Bij de inloopbijeenkomsten worden bagatelliserende, suggestieve opmerkingen gemaakt over onze inbreng, onder andere door de voorzitter. Wij trekken daarom de onafhankelijkheid van deze voorzitter ernstig in twijfel en op deze manier is onze inbreng en alle tijd en moeite die dat met zich meebrengt, zinloos. Ook stellen wij dat de invulling van dit Bewonersplatform niet in overeenstemming is met het doel zoals verwoord in de Nota van Antwoord op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, en het doel zoals verwoord in de Raadsnotitie bij deze Nota van Antwoord. Daarom verzoeken wij u om ons de opdracht aan Awareness voor dit Bewonersplatform te doen toekomen, zodat wij ook zelf kunnen beoordelen of de uitvoering conform de opdracht is.

Wij verzoeken Leidschendam-Voorburg om in afstemming met Den Haag en de andere partners tot een betere, meer onafhankelijke invulling van het Bewonersplatform te komen met een voorzitter die zich echt onafhankelijk opstelt en er ook voor de omwonenden is. Wanneer dat niet gebeurt, ziet onze Bewoners-Organisatie weinig heil meer in deelname aan dit Bewoners Platform. Wij horen graag van u hoe u zich ervoor wilt inzetten dat het Bewonersplatform wél – conform toezeggingen - het onafhankelijk platform wordt waar alle bezwaren en zorgen open en transparant op tafel komen te liggen, ook die van de omwonenden. Dat is wat de wet onder participatie verstaat en dat is de enige manier waarop wij een zinvolle inbreng kunnen leveren. Zo niet, dan zullen wij onze inbreng via andere kanalen moeten leveren.

Hoogachtend,

Namens de Bewonersorganisatie Binckhorstlaan Voorburg,

[Redacted signature]

Voorburg, 28 juni 2021

Geacht Projectteam,

Middels deze weg wil ik namens de groep bewoners aan de Overburgkade in Voorburg onze zienswijzen op het tracé- document (Presentatie Bewonersplatform I 22 juni CID Binckhorst) met jullie delen. Ik besef dat het antwoord in deze brief iets verder reikt dan hetgeen jullie strikt genomen hebben gevraagd, maar wij vinden het belangrijk om ook die geluiden kenbaar te maken.

Proces

Het is tijdens het Platformoverleg al door meerdere deelnemers (en het projectteam) genoemd en ook via deze weg wil ik nogmaals mijn ongenoegen uiten over de korte tijd die nu beschikbaar is om een veelheid aan tracé-varianten af te wegen en met mijn achterban af te stemmen. Een verschuiving van het Bestuurlijk Overleg naar 12 juli is weliswaar nuttig, maar het tijdpad blijft in dat opzicht te krap.

Daarbij is in de communicatie omtrent dit onderwerp aan zowel het platform als belanghebbenden via de nieuwsbrief aangegeven dat deze stap (zeef 1) opnieuw wordt genomen omdat de bestuurders belang hechten aan zorgvuldigheid. Sterk en terecht uitgangspunt lijkt mij. Nu vind ik het principe van zorgvuldigheid lastig te rijmen met het feit dat in één week tijd ten minste 18 (!) tracé-varianten moeten worden gewogen en gescoord. Dat kan in dat tijdpad niet zorgvuldig gebeuren. Dat daarnaast de uitkomsten van dat proces tot na het Bestuurlijk Overleg niet inzichtelijk zijn voor de belanghebbenden en er dus geen mogelijkheid bestaat op aanvullende opmerkingen of andere zienswijzen roept vele vraagtekens op en helpt niet bij de beeldvorming van een transparant, zorgvuldig en objectief proces.

Annulling tracé varianten

Graag zou ik de volgende varianten aan het onderzoek toevoegen. Varianten die al genoemd zijn in het overleg laat ik buiten beschouwing in deze brief, maar onderschrijf ik wel:

- Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Saturnusstraat – Regulusweg
- NS-Station halverwege de Binckhorst in lijn met het voorstel van andere deelnemers van het bewonersplatform.
- Ondergronds doortrekken van HOV naar Ypenburg, zodat vanaf daar het OV naar Delft, Rotterdam Airport en Leiden genomen kan worden. Maakt een aftakking naar Delft overbodig. Additionele kosten kunnen uit dat budget komen, draagt bij aan een regionaal perspectief.
- Vanaf de Binckhorst over Pr. Bernhardlaan naar de Noordsingel (aantak op lijn 19) ter ontsluiting van The Mall of the Netherlands.

Opmerkingen op document "Presentatie Bewonersplatform I 22 juni CID Binckhorst"

Criteria

Zoals eerder in deze brief beschreven is het afwegingsproces voor mij niet volledig transparant. Ook is niet duidelijk bij welke score een alternatief afvalt of doorgaat.

Ondanks dat is aangegeven, dat dezelfde criteria als in de eerste verkenning dienen te worden gebruikt, bleek in de inloopsessie van 28 juni dat vanuit de projectorganisatie toch een criterium is toegevoegd. Vanuit dat principe zouden wij willen voorstellen nog een aantal criteria aan deze fase van het onderzoek toe te voegen: (1) Draagvlak onder de belanghebbenden, (2) Veiligheid, (3) Waarde-effect huizen. Dit zou getuigen van een serieuze afweging van belangen en is in lijn met de participatie-ambities.

Voorselectie

Kennelijk heeft al een eerste inventarisatie van de inpassingsmogelijkheden van de tracé-varianten plaatsgevonden. Op de kaartjes is te zien dat bij verschillende tracés is aangegeven of een complexe of eenvoudige inpassing van de HOV baan is vereist. Daarnaast worden bij een aantal varianten OV-modaliteiten op voorhand doorgestreept. Ik vraag mij af hoe tot deze conclusies is gekomen en of wij daarvan de uitkomsten mogen inzien. Dit is met name van belang als dat doorwerkt in de uiteindelijke scoring en dus selectie.

Uitgangspunten tracés

Op slide 14 worden de uitgangspunten voor de tracés genoemd. Daarin wordt aangegeven dat voor een maaiveld oplossing ten minste een profiel van 18 meter noodzakelijk is. Dit is echter het geval als aan beide zijden van de weg trottoirs liggen. Bij bijvoorbeeld op de Maanweg is dit niet het geval. Kortom, dit uitgangspunt zou volgens mij meer situationeel afhankelijk moeten zijn.

Afsluitend vind ik het belangrijk om aan te geven dat mijn medebewoners en ik blij zijn met deze pas op de plaats en de bredere opgave, waar we als regio en land voor staan op het gebied van woningbouw en OV, onderschrijven. De ontwikkeling van de Binkhorst is nodig en kent veel mooie kanten, wij proberen vooral mede vorm te geven aan de manier waarop we met onze toekomstige burens met respect voor elkaars leefgenot kunnen samenleven. De kritische kanttekeningen in deze brief dienen dan ook om te borgen dat we *gezamenlijk* invulling geven aan de visie op onze toekomst.

Met vriendelijke groet,



Deelnemer Participatie Platform



oud voorburg

Wijkvereniging

Projectorganisatie Binckhorst Bereikbaar
t.a.v. Suzanne van Brandwijk

Ons kenmerk: 21-03

Voorburg, 29 juni 2021

Beste Suzanne,

Allereerst dank voor de inspanningen om te komen tot de beslissing om alle mogelijke tracés te onderzoeken. Ook de verlenging van de termijn naar 2 juli a.s. stellen we zeer op prijs.

Als bestuur van wijkvereniging Oud Voorburg vinden we het belangrijk ook hier te wijzen op onze zienswijze waarin we duidelijk uitspreken dat in de omgeving van Station Voorburg nieuwe infrastructuur slechts kan worden aangelegd in een ondergrondse variant. Omgeving Station Voorburg is ook Huygens' Hofwijck met de bijbehorende tuin en Opa's veldje.

Het toekomstige HOV tracé mag de toekomstige ondertunneling van de huidige NS lijn naar Utrecht en de ondertunneling van de A12 (De Huygenstunnel) niet in de weg zitten.

Als nieuw tracé graag toevoegen

- Geheel ondergronds van Den Haag CS naar Station Voorburg (voordeel is dat je het wegennet niet hoeft te volgen en belasten. Goed gepositioneerde haltes dichtbij (toekomstige) woningen/bedrijven. Voor de schaa sprong naar de regio kan de Koningscorridor dan ondergronds verlengd worden naar Zoetermeer/Lansingerland.
- OV lus over de Binckhorst van en naar Den Haag CS/HS.

Er is geen kaart/plattegrond toegevoegd aangezien nog niet duidelijk is waar in de Binckhorst precies de OV behoefte is/komt.

Voorzieningen in Fase I tot 2030: voorlopige invulling: bussen

Voorzieningen in Fase II na 2030: definitieve invulling ondergrondse variant lightrail

Wij maken ons ook grote zorgen over varianten die vanuit de Haagse Binckhorstlaan door de Voorburgse Binckhorstlaan richting Station Voorburg en Delft staan getekend. Dat zijn zeer ongewenste en onmogelijke varianten. Daarin steunen we de andere deelnemers aan het Bewonersplatform.

Met vriendelijke groet,



Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer
Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

Rijswijk 2 juli 2021

Geachte mevrouw Van Brandwijk,
beste Suzanne,

Bij deze doe ik u het commentaar toekomen, als lid van het Bewonersplatform namens Geestbrugwegbewoners, op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, presentatie bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst.

Op zich is er waardering voor het feit dat besloten is de tracé-afweging opnieuw te doen. De bestuurlijke wens om uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen heeft positieve verwachtingen opgeroepen. De desbetreffende brieven, die van de MIRT en van B&W Rijswijk, zijn in het algemeen goed ontvangen.

Het tempo waarin vervolgens resultaten van de tracé-afweging worden voorgelegd aan een volgend bestuurlijk overleg op 5 juli (later verschoven naar 12 juli) heeft direct al het vertrouwen in een serieuze heroverweging en serieuze participatie beschaamd. Serieus contact met bewoners/ mijn achterban als Platformdeelnemer wordt op deze manier wel heel erg moeilijk gemaakt.

De reacties vanuit de achterban n.a.v. de inloopsessie zijn uiteenlopend. Een door de hoeveelheid alternatieven verraste deelnemer: *“Niet voorstelbaar en zelfs onverteerbaar is, dat gezien de vele andere opties, überhaupt wordt nagedacht over een tracé over Prinses Mariannelaan – Geestbrugweg, waar dit overduidelijk veel overlast gaat geven”*. En ook *“Extra waardering voor zeer redelijk en realistisch handelen van de projectorganisatie omdat met vergaande stappen terug wordt tegemoetgekomen aan onze zorgen”*.

Het verschuiven van de deadline (hoewel nog steeds krap bemeten) heeft eraan bijgedragen dat ons commentaar breed draagvlak heeft.

In dit commentaar vat ik eerst de belangrijkste punten samen. Daarna volgt paginagewijs en meer en detail (nummering van de PowerPoint-sheets) ons commentaar.

Samenvatting

1. Een onderbouwing van nut en noodzaak, met feiten/ cijfers en gegevens onderbouwd, van een nieuwe HOV-verbinding over Rijswijk naar Delft, gelet op de al bestaande verbindingen, wordt nog steeds node gemist. De zorg bestaat dat met te snelle inperking van het aantal te onderzoeken tracés het benutten van bestaande mogelijkheden uit het blikveld raakt. Hoewel ter vergadering is gezegd dat nut & noodzaak zeker worden ‘meegenomen’ blijkt dit niet uit de stukken. Voor ons – en de gemeente Rijswijk (brief B&W 19-6-2021) – is dit nog steeds een belangrijk punt.
2. De ultieme ambitie is een hoogwaardige lightrailverbinding naar Delft in 2040. Alle nu gepresenteerde nieuwe tracés (beoogd gereed 2030) zijn in dat licht suboptimaal, met veel bochten, kruispunten met overig verkeer, en zelfs deels over wegen met overig verkeer. Daarvoor moeten ook nog eens kostbare investeringen worden gedaan. Niet begrepen wordt waarom niet meteen wordt geïnvesteerd in hetgeen

Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer
Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

uiteindelijk wordt gewenst? Het naar voren halen hiervan zou tot de overwegen alternatieven moeten behoren. Voor de korte termijn zijn goede, creatieve last-mile-oplossingen mogelijk voor de aansluiting op bestaande lijnen.

3. Zorg bestaat over de toepassing van de criteria. Net als bij nut en noodzaak verwachten we cijfermatige onderbouwingen, en gegevens over positieve en negatieve economische en maatschappelijke effecten incl. leefbaarheid en veiligheid. Bij 'beperking knelpunten' (bestaande OV-knelpunten) zien we niet aangegeven dat voorkomen moet worden dat elders nieuwe knelpunten ontstaan. Een zorg die ook sterk naar voren kwam tijdens de inloopsessie heeft betrekking op *bestaand spoor*. Het gevoel overheerst dat dit punt bij de afweging van de tracés een te grote impact heeft. Het lijkt ons redelijk dat het projectteam garandeert dat het feit dat er al spoor ligt niet onevenredig als criterium wordt meegewogen.

Wij vinden dat deze hele stap terug in het proces betekent dat tracés opnieuw afgewogen worden aan de hand van *dezelfde* criteria, dat de besluitvorming over welke tracés worden doorgerekend in de MER transparant geschiedt met mogelijkheden voor het Bewonersplatform om te reageren (naast voorafgaande informatie),

4. Wij juichen toe dat zoveel mogelijk tracés intensief beoordeeld worden, inclusief op nut en noodzaak, maar verwachten dit wat de route naar Delft betreft tenminste voor de volgende:
 - Binckhorstlaan -Pr. Mariannelaan – Geestbrugweg
 - Binckhorstlaan – Jupiterkade – Boekslootkade
 - Station Voorburg – Ypenburg CS – lijn 19
 - HOV Bus Rotterdamse Baan
 - Het benutten van 'last-mile'- en andere creatieve oplossingen om de toegankelijkheid van bestaande tram en treinverbindingen (3 -4 stations!) vanuit de Binckhorst te vergroten, andere oplossingen voor Rijswijkse Plein.
 - Een hoogwaardige HOV0-verbinding conform het 2040-plan naar voren halen, beter dan tijdelijke (?), dure, suboptimale oplossingen.

Paginagewijs

Sheet	Opmerking
8	Wie zijn de auteurs van de studie? In het kader van transparantie: kunnen de onderliggende studies beschikbaar worden gesteld?
8/9	Waarom is in de analyse niet de informatie van de studie uit 2008 meegenomen/benoemd (152549 Randstad Rail Binckhorst- Hoornwijck februari 2008). Hier is al veel informatie verzameld voor de verschillende tracés.
10	Wordt de Nota Reikwijdte en Detailniveau weer opnieuw vastgesteld en volgt daar de mogelijkheid in voor het indienen van zienswijzen?

Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloop sessie 28 juni/ CID Binckhorst

10	Hoe rijmt "uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen" met een reactietijd van 3 dagen terwijl de studie 5 weken (over een traject wat vanaf 2007 al loopt) heeft geduurd en de achterliggende informatie van de studie niet gedeeld wordt.
10, 14	Hoe rijmt "uiterst zorgvuldig om te gaan met de belangen van betrokkenen" met een presentatie die veranderd is op bijvoorbeeld pagina 14 sinds het bewonersplatform en het delen van de presentatie (in de initiële presentatie werd als uitgangspunt voor de tram een vrij liggende baan beschreven (sheet 16). Dat is nu veranderd naar (zoveel mogelijk) vrij liggende baan.
18 e.v.	Op basis van welke criteria wordt een verkeerspunt als 'complex' beschreven. Welke indicatoren, cijfers en data liggen daaraan ten grondslag?
13	Waarom is het Doelbereik alleen gefocust op de lasten van Den Haag en niet op de omliggende wegen. Het gaat om het beperken van de knelpunten (OV-knelpunten Rijswijkse plein en Binckhorstlaan) en voorkomen van extra belasting van het hoofdwegennet. Hoe relateert dit aan de huidige knelpunten 'kruising Binckhorstlaan Mariannelaan' & 'kruising Geestbrugweg-Haagweg'.
13	Waarom wordt niet gekeken naar de criteria uit eerder onderzoek: Bijdrage aan ontwikkeling Binckhorst, OV-aspecten, Exploitatie totaal, Autogroei reducerend vermogen, Inpassing in bestaand stedelijk gebied, Hinder Omgeving, Investeringskosten (p77; 152549 Randstad Rail Binckhorst- Hoornwijk februari 2008).
13	Waarom worden leefbaarheid en veiligheid (nog steeds) niet in de afwegingscriteria benoemd? Iets kan technisch heel goed mogelijk zijn, maar daarmee maatschappelijk gezien nog wel de meest onwenselijke optie. Deze optie wordt onzes inziens pas te laat toegevoegd, namelijk als er al tracés zijn geselecteerd voor de MER, terwijl deze wel een grote impact kan hebben. Hoe rijmt dit met de belangen van betrokkenen?
15	Kan een indicatie van frequentie toegevoegd worden die nodig is om het aantal reizigers te vervoeren?
26	Waarom staat de lightrail ook bij geschikte ov-systemen? Daar is toch geen sprake van wanneer er in Voorburg over bestaand spoor tussen het overige verkeer gereden wordt.
26	Waarom is de kruising Binckhorstlaan Mariannelaan geen complex verkeerskruispunt? Het is daar nu al erg druk in de spits.
31	Dit alternatief zal slecht scoren op ontlasting Rijswijkse Plein. Voor een zorgvuldige onderbouwing zou er ook gekeken moeten worden of er geen andere manieren zijn het Rijswijkse Plein/tramtunnel naast HS te ontlasten. Kan de tramtunnel naast HS niet verdubbeld worden? Kan tram 1 niet over de Rijswijkse weg? Sloop van Schenkviaduct op Weteringkade en sloop rosse buurt (?) geeft in de nabije toekomst ook meer ruimte voor tram/lichtrail.
31/32	Waarom kan hier geen HOV-bus rijden?
32	Dit tracé gaat grotendeels over de Rijswijkseweg. Waarom staat dat niet in de titel?
33/34	Waarom kan hier geen Lightrail rijden? (Op de Mercuriusweg/Neherkade lijkt een oplossing op +1 juist het meest geschikt.)
31-35	Waarom wordt het bestaande kruispunt Rijswijkseweg-Van der Heijdenstraat complex genoemd en het bestaande kruispunt Geestbrugweg-Haagweg (ondanks aanpassingen nog steeds ingewikkeld/ te krap bemeten en onveilig) niet?
35	Waarom had Broekslootkade in 2008 bij de gemeente Den Haag de voorkeur en 'scoort' die in de legenda als min of meer negatief?
36	Waarom wordt de 'kruising Geestbrugweg Haagweg' niet gezien als een complex verkeerskruispunt? Ook hier komen verschillende modaliteiten bij elkaar en nota bene met een drukke winkelstraat. Het feit dat hier al spoor ligt maakt dit niet minder complex.

Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

37	Waarom worden 'kruising Binckhorstlaan Mariannelaan' & 'kruising Geestbrugweg Haagweg' niet gezien als een complex verkeerskruispunt?
37	Waarom is de Geestbrug niet aangeduid als complex kruispunt? Hier kruist het tracé een hoofdfietsroute (die ook nog eens van oever wisselt) en binnenvaart. Daarnaast is er invogend autoverkeer uit naastgelegen wijken.
37	De Geestbrugweg heeft 10 zijstraten (incl. hoofdfietsroute). Individueel zijn ze wellicht geen complex kruispunt, maar gecombineerd is het zeker gevaarlijk/complex. Dat wordt niet duidelijk uit deze sheet, ontbreekt in de beschrijving.
38	Alternatief: Trek de lightrail vanaf Voorburg CS gelijk door naar Ypenburg CS. Door aan te sluiten op lijn 19, is de verbinding naar Delft ook meteen geregeld. Kan gecombineerd worden met herontwikkeling van industrieterrein Westvlietweg. De passage van Huygens-Hofwijck kan ook meteen toekomstbestendig worden opgelost.
38	Het document "Schaalsprong OV Den Haag" voorziet in 2040 een hoogwaardige lightrail verbinding richting Delft. Alle nu gepresenteerde tracés voor een verbinding naar Delft lijken niet te voldoen voor een hoogwaardige lightrailverbinding. (Veel bochten en kruisingen met overig verkeer). Waarom wordt er nu gezocht naar een oplossing die waarschijnlijk pas in 2030 gerealiseerd zal zijn, terwijl er voor 2040 een andere ambitie is? Is het dan niet logischer meteen te investeren en dat een hoogwaardige lightrail verbinding naar Delft ook één van de alternatieven zou moeten zijn. Er zou tenminste onderbouwd moeten worden waarom dit niet één van de huidige alternatieven is.
38	Waarom is de huidige treinverbinding van Den Haag naar Delft geen alternatief? Wat is de nut en noodzaak van een tramverbinding? Het spoor tussen Den Haag en Delft en Rotterdam wordt over het geheel 4-sporig. Waarom is de huidige en de toekomstige treinverbinding van Den Haag naar Delft geen alternatief en dat in combinatie met last-mile oplossingen? Wat is de nut en noodzaak van het aanpassen van de huidige tramverbinding voor de bereikbaarheid?
38	Het gebied wordt ontsloten door 3 stations. Waarom geen oplossing vanuit de 3 stations (peoplemover achtige systemen, tapis roulant, autonoom rijdende voertuigen, etc. etc., veel meer innovatieve oplossingen toelaten. De nu voorliggende mogelijkheden zijn nog heel erg traditioneel, te meer in het perspectief van een autoloze buurt!
39	Graag ook de overige varianten van 152549 Randstad Rail Binckhorst- Hoornwijck februari 2008 toevoegen in de overweging.



Voorburg, 12 augustus 2021

Aan: Projectorganisatie Openbaar Vervoer CID-Binckhorst

Kopie: Betrokken bestuurders en gemeenteraadsleden

Betreft: Reactie op besluit mbt tracé afweging HOV Binckhorst

Geachte bestuurders, geachte gemeenteraadsleden, geachte leden van de projectorganisatie,

Namens de bewoners van de Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg, Westeinde en de omliggende wijken in Voorburg-West schrijven wij u deze brief naar aanleiding van het besluit mbt de tracé afweging HOV Binckhorst van 12 juli 2021.

Wij zijn voor HOV in algemene zin en we begrijpen de noodzaak van het bouwen van woningen. Wij willen dat zowel de huidige bewoners van Voorburg als ook de nieuwe bewoners van de Binckhorst prettig kunnen wonen, werken en van de omgeving kunnen genieten en zich ook op een duurzame manier kunnen verplaatsen. We verzetten ons echter tegen een mogelijke HOV verbinding door onze wijk, omdat die verbinding enerzijds totaal niet aansluit bij de doelstelling om de Binckhorst te ontsluiten en anderzijds grote gevolgen zal hebben voor leefbaarheid van onze wijk. In het bijzonder de verslechtering van de verkeersveiligheid, die nu al te wensen overlaat, is daarbij voor ons onacceptabel.

Wij waren enkele weken geleden verheugd te vernemen dat de tracé afweging opnieuw zou worden uitgevoerd en we hadden daarbij gehoopt en gerekend op een eerlijke en objectieve afweging van de tracés. Inmiddels hebben wij het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst'¹ bestudeerd en is dit helaas omgeslagen in teleurstelling, door het resultaat, maar voornamelijk door het proces dat heeft geleid tot het genomen besluit. Voor het tracé Prinses Mariannelaan zijn verschillende aspecten aantoonbaar op een andere wijze beoordeeld dan voor andere tracés. Ook zijn uitgangspunten genegeerd en zijn verschillende zaken in de rapportage positiever weergegeven dan ze in werkelijkheid zijn.

In eerste instantie wilden wij wachten met een reactie tot het moment dat het gehele rapport met daarin een meer gedetailleerde onderbouwing van de afwegingen beschikbaar zou zijn. Tijdens het bewonersplatform van 14 juli 2021 is echter aangegeven dat dit rapport pas in oktober 2021 beschikbaar zal komen, gelijktijdig met de presentatie van de resultaten van de plan-MER studies. Daarom hebben wij onze reactie moeten baseren op eerdergenoemd document 'Tracés HOV CID-Binckhorst'.

Overigens hebben de partijen die de tracé afweging hebben uitgevoerd dit in zeer korte tijd moeten doen. Zij hebben daar tijdens meerdere overleggen met het bewonersplatform openlijk over aangegeven dat dit de werkdruk voor hen zeer groot heeft gemaakt. Diezelfde werkdruk is ook

¹ Tracés HOV CID-Binckhorst, Afweging te onderzoeken tracés MIRT-Verkenning CID Binckhorst dd 9 juli 2021. <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/07/Resultaten-trace-afweging-MIRT-Verkenning-CID-Binckhorst.pdf>

aangedragen als reden dat het gedetailleerde rapport pas veel later zal worden opgesteld. Zie daarvoor ook pagina 13 van het verslag van het 4^e bewonersplatform dat als bijlage is bijgevoegd². Dat vinden wij opmerkelijk: blijkbaar zijn onder deze druk eerst de conclusies verwoord en wordt de gedetailleerde en feitelijke onderbouwing pas later opgesteld. Dat lijkt ons niet de juiste volgorde en het biedt tevens mogelijkheid om achteraf een onderbouwing aan te voeren. Een dergelijke ‘waarheid achteraf’ wijzen wij echter bij voorbaat van de hand: er is reeds een besluit genomen op basis van de beknopte weergave en de conclusies uit eerdergenoemd document. Een eventuele andere toelichting of onderbouwing in een uitgebreid rapport is niet beschikbaar geweest bij deze besluitvorming en daarom niet meer relevant. Tevens herkennen wij in het beschikbare document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ een stuk dat onder grote werk- en tijdsdruk tot stand is gekomen, getuige de vele fouten, slordigheden en tegenstrijdigheden die wij erin hebben aangetroffen.

De belangrijkste problemen lichten wij hieronder puntsgewijs toe.

Gehanteerde uitgangspunten

1. Tracé afweging houdt geen rekening met geformuleerde uitgangspunten

Op pagina 16 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ zijn de uitgangspunten voor de HOV-as genoemd. Hier is bij punten 1 en 2 genoemd van een bus of tram (zoveel mogelijk) over een vrijliggende baan dient te rijden. Bij het tracé V9 over de Prinses Mariannelaan zal echter geen sprake zijn van een vrijliggende baan vanaf de kruising Maanweg – Binckhorstlaan tot aan station Voorburg. Dit houdt in dat er op dit tracé sprake is van ca. 2,0 km vrijliggende baan en ca. 1,6km gemengd verkeer, ofwel voor ongeveer 45% van het tracé is geen sprake van een vrijliggende baan. Dat kan onmogelijk worden beschouwd als ‘zoveel mogelijk over vrijliggende baan’. De 3 andere tracés voor de verbinding Den Haag CS – Station Voorburg die worden meegenomen in zeef 2, (V5, V6 en V8) voldoen wel aan deze uitgangspunten: hier kan volledig over een vrijliggende baan worden gereden. Het is dan ook onbegrijpelijk dat tracé V9 niet is afgefallen op basis van het niet voldoen aan één of meer uitgangspunten.

Faseringsalternatief

2. Ongelijke afweging over wel of niet beoordelen alternatieve tracés

Tijdens het bewonersplatform van 22 juni 2021 zijn bewoners opgeroepen alternatieve tracés aan te dragen. Daarbij werd te kennen gegeven dat alle tracés meegenomen zouden worden. De alternatieven dienden binnen 1,5 week opgestuurd te worden. Veel bewoners hebben tijd besteed aan het aandragen van alternatieven. Het getuigt dan ook van weinig respect voor de bewonersparticipatie dat het leeuwendeel van deze suggesties niet eens is beoordeeld. Het is slechts afgedaan met de volgende tekst op pagina 63:

“Deze suggesties passen niet binnen de scope van de te onderzoeken HOV oplossingen. In de fase (preverkenning) die voorafging aan de MIRT Verkenning is immers reeds gekozen voor HOV verbinding CS station Voorburg via de Binckhorst met een aansluiting naar Rijswijk/Delft. De

² Platform Verkenning OV CID-Binckhorst, Verslag 4e bijeenkomst, 14 juli 2021 – 19:30 tot 21:45 uur. Bijgevoegd bij deze brief

suggesties hebben allen óf geen verbinding met station Voorburg óf geen aansluiting naar Rijswijk/Delft via de Binckhorst.

Dat is de reden dat deze niet zijn beoordeeld in deze afweging te onderzoeken tracés.

De genoemde suggesties zijn mogelijk wel interessant als faseringsoptie voor de ontsluiting van de Binckhorst.”

Uit de documenten die horen bij de genoemde fase (preverkenning) blijkt echter niet hoe en waarom gekozen is voor de verbinding CS – station Voorburg. In elk geval is geen sprake van een gedocumenteerde afweging die tot deze scope zou hebben geleid. Tijdens het bewonersplatform van 14 juli 2021 hebben wij dan ook gevraagd waar deze informatie te vinden is. Daar werden wij door de projectorganisatie verwezen naar het document ‘Feitenrelaas tussenstap³’. Dit is het feitenrelaas waarin de analyse naar het verloop van de vorige fase is beschreven. Daarbij stond de vraag “*Welke oplossingsvarianten zijn wel en niet onderdeel geweest van de afweging en is deze afweging goed onderbouwd?*” centraal.

Vreemd genoeg is juist één van de constatering over de Voorfase en Preverkenning die in dit document worden genoemd (onderaan pagina 12):

- *De processen van het vaststellen van het Omgevingsplan Binckhorst en de visie Schaalsprong OV Den Haag en regio liepen deels parallel met de Preverkenning. In beide processen zijn geen andere tracés dan over de Binckhorstlaan-Maanweg beschouwd.*
- *Mogelijk heeft het Omgevingsplan een structurerende werking gehad in de keuze voor het tracé door de Binckhorst.*
- *Mogelijk heeft de Schaalsprong OV Den Haag en regio een structurerende werking gehad voor het aandoen van station Voorburg. In de Schaalsprong lag de nadruk op een lightrailverbinding in combinatie met capaciteit vrijmaken op het hoofdspoor door geen sprinter verbinding tussen Voorburg en Den Haag CS meer aan te bieden.*

Blijkbaar heeft de opsteller van dit feitenrelaas geconstateerd dat het besluit om station Voorburg aan te doen juist wel ter discussie gesteld kan worden.

Het is ons dan ook onduidelijk waarom een alternatief met een lus door de Binckhorst niet eens is meegenomen in de tracé afweging. Er zijn door bewoners minimaal 9 alternatieven voor een lustracé aangedragen, waarvan geen enkele serieus is beoordeeld. En dat terwijl een aantal van deze tracés zeer hoog zouden hebben gescoord op de aspecten ‘Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma’ en ‘Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket’ binnen het criterium doelbereik, doordat delen van de Binckhorst waar zich in de toekomst woningen en arbeidsplaatsen zullen bevinden uitstekend kunnen worden bediend met een lustracé, waarbij haltes in de nabijheid van alle woon- en werkstraten kunnen worden aangelegd. Dit brengt eenieder snel naar Den Haag CS en van daaruit snel naar alle bestemmingen in de regio, inclusief alle bestemmingen die per sprinter vanuit station Voorburg kunnen worden bereikt.

³ MIRT-Verkenning CID Bickhorst, Feitenrelaas tussenstap, Historisch overzicht onderzochte tracés, onderbouwingen en besluiten t/m 2019, dd 27 mei 2021 <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/07/Rapportage-feitenrelaas-tussenstap-Verkenning-CID-Binckhorst-mei-2021.pdf>

3. Ongelijke afweging over wel of niet beoordelen alternatieve tracés als faseringsalternatief

Bovendien leidt de beslissing om de aangedragen alternatieve tracés niet te beoordelen tot een ongelijke afweging. Er wordt namelijk gesteld dat de genoemde suggesties mogelijk wel interessant zijn als faseringsoptie voor ontsluiting van de Binckhorst. Dat is opmerkelijk, want het tracé Prinses Mariannelaan is eveneens aangemerkt als faseringsvariant⁴, omdat met dit tracé doorkoppeling naar Zoetermeer in de toekomst niet mogelijk is. Nu is er dus sprake van een situatie waarbij het ene faseringsalternatief niet wordt meegenomen in de tracé afweging en het andere faseringsalternatief wel. Er is geen enkele uitleg gegeven voor deze beslissing, sterker nog: blijkens de notulen⁵ is tijdens het bewonersplatform van 22 juni 2021 zelfs het volgende gesteld door dhr. Van Dijk namens de projectorganisatie:

“Alle tracés worden langs dezelfde lat gelegd. Ongeacht of het een faseringsalternatief is of niet.”

Er wordt hier ons inziens dus met twee maten gemeten: tracé Prinses Mariannelaan is evengoed een faseringsoptie voor ontsluiting van de Binckhorst en zou volgens deze redenering ook niet beoordeeld moeten worden in de afweging van de te onderzoeken tracés.

Financiële haalbaarheid

4. Uitsluitend korte termijn weging financiële haalbaarheid

Voor de weging van het criterium financiële haalbaarheid is gekeken naar de kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde. Hier lijkt echter uitsluitend rekening te zijn gehouden met de korte termijn, getuige de positieve score van tracé V9 (Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan) op dit punt. Feit is echter dat een investering in tracé Prinses Mariannelaan een investering voor circa 15 jaar zal zijn. Het tracé is immers aangemerkt als faseringsvariant tot 2040 en is dus geen toekomstvast tracé. Na 2040 zal alsnog een alternatief tracé nodig zijn, bijvoorbeeld over de Maanweg om HOV kwaliteit te kunnen realiseren en doorkoppeling naar Zoetermeer mogelijk te maken. Feitelijk is elke investering in het tracé Prinses Mariannelaan een desinvestering, omdat die bovenop de te nog te maken kosten voor een toekomstvast tracé op de lange termijn komt. Daar komt bij dat die investering rond 2040 zonder twijfel hoger zal zijn dan nu. Op dat moment zal immers sprake van meer complexe inpassing, omdat de nu beschikbare ruimte in de tussentijd voor een ander doel in gebruik zal zijn genomen (en als dat niet gebeurt is er al helemaal geen reden om het tracé daar nu al aan te leggen). Deze realiteit komt op geen enkele manier tot uiting in de beoordeling, sterker nog: er wordt melding gemaakt van “Lagere kosten dan het Maanweg tracé”. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken, waardoor tracé V9 ten onrechte een positieve beoordeling heeft gekregen op dit criterium.

Daarnaast wordt hiermee het een tracé V9 vergeleken met een ander tracé (V8), terwijl in ‘werking van de zeef’ op pagina 14 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ wordt aangegeven dat er per tracé een beoordelingstabel wordt ingevuld en dus niet in verhouding tot een ander. Dit wordt ook bevestigd op dezelfde pagina bij de uitleg van dit criterium ‘de kosten moeten in verhouding staan tot de score op doelbereik (hoe hoger de kosten hoe meer het moet bijdragen aan doelbereik)’. Het gaat dus om kosten in verhouding tot doelbereik en niet in verhouding tot een ander tracé.

⁴ MIRT-Verkenning CID Binckhorst, Nota van antwoord, Zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau dd 2 maart 2021 <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/03/Nota-van-Antwoord-op-Notitie-Reikwijdte-en-Detailniveau-maart-2021.pdf>

⁵ Platform Verkenning OV CID-Binckhorst, Verslag 3e bijeenkomst, 22 juni 2021 – 19:30 tot 22:00 uur. Bijgevoegd bij deze brief

Omissies in het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst'

5. Onderzoek alternatieve tracés

Op pagina 4 van dit document is het volgende geschreven:

“Tot heden toe lag de focus in de MIRT verkenning op systeemalternatieven (HOV bus, HOV tram of lightrail) waarbij steeds is uit gegaan van één basistracé over de Binckhorstlaan Maanweg naar Voorburg en vanuit de Binckhorstlaan een aansluiting richting Rijswijk/Delft. Alternatieve tracés zijn niet onderzocht en/of niet gedocumenteerd.”

Dit is onjuist: In de Preverkenning⁶ is tracé Prinses Mariannelaan reeds uitgebreid genoemd als alternatief tracé. In de NRD⁷ is vervolgens op pagina 26 een voetnoot opgenomen waaruit blijkt dat het tracé Prinses Mariannelaan wel degelijk is afgewogen en (gedocumenteerd) is afgevallen. De letterlijke tekst luidt:

“De Maanweg is geschikt voor een HOV tracé met een eigen baan en biedt het kwaliteitsniveau dat wordt gesteld aan een HOV tram, het benodigde profiel en sluit direct aan op de stedelijke verdichting in Binckhorst. De Prinses Mariannelaan (ten zuiden van de Maanweg) met een bestaande tramverbinding (gecombineerd met overig gemotoriseerd verkeer) is vanwege de beschikbare ruimte niet geschikt voor de nieuwe HOV verbinding tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg.”

Dit alternatieve tracé is, kortom, wel degelijk onderzocht en op basis van dat eerdere onderzoek beoordeeld als niet geschikt.

6. Negeren specifieke kenmerken 30km zone door Laan van Middenburg en Westeinde

Afgaande op de gegeven toelichting bij de beoordeling hebben wij de indruk dat alleen naar de Prinses Mariannelaan is gekeken en niet naar de Laan van Middenburg en het Westeinde, terwijl de laatste twee smalle woonstraten en een 30km zone zijn en dus een wezenlijk ander karakter hebben dan de overige straten. Wij worden gesterkt in dit vermoeden door de naamgeving van tracé V9: waar bij alle andere tracés alle straten bij naam worden genoemd, heet tracé V9. Binckhorstlaan –Pr. Mariannelaan. De juiste weergave zou dus moeten zijn: V9. Binckhorstlaan –Pr. Mariannelaan met lus Laan van Middenburg, Westeinde.

7. Foutieve weergave totaaloverzicht

In het totaaloverzicht tracés Den Haag CS – Voorburg op pagina 43 van het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst' staat onder beschrijving score van tracé V9 het volgende:

⁶ PREVERKENNING SCHAALSPRONG REGIONALE BEREIKBAARHEID CID -BINCKHORST dd 13 september 2018: <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2020/11/Preverkenning-Schaalsprong-regionale-bereikbaarheid-CID-Binckhorst-1.pdf>

⁷ NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU VERKENNING BEREIKBAARHEID CID -BINCKHORST dd 25 juni 2020: <https://binckhorstbereikbaar.nl/wp-content/uploads/2021/01/Notitie-Reikwijdte-en-Detailniveau-juni-2020.pdf>

“Doelbereik: mix van positieve scores, neutrale scores en een negatieve score. Samengevat een licht positieve score op doelbereik.”

Dit is onjuist: voor dit tracé is 4 keer een ‘0’ gescoord, 2 keer een ‘+’ en 2 keer een ‘-’. Er is dus geen sprake van een licht positieve score, maar van een neutrale score op doelbereik, dit is een onjuiste weergave die de lezer ten onrechte een gunstig beeld geeft van het doelbereik van dit tracé.

8. Foutieve weergave afstand tracé

Voor elk tracé is een tabel opgenomen met de lengte van de (aan te leggen) sporen. Voor R5 en R6 wordt hierin ook de aanpassing van bestaand spoor in dit overzicht weergegeven door een * met de tekst:

“Indicatief en inclusief aanpassing bestaand spoor Geestbrugweg.”

In de legenda van R5 en R6 wordt dit aangegeven met “Aanpassing bestaand spoor gemengd met wegverkeer”. Voor tracé V9 is dit echter niet meegenomen: de zwarte onderbroken lijn die hoort bij deze spoor aanduiding is degene welke gebruikt wordt voor het bestaand spoor op dit tracé (Prinses Mariannelaan, Laan van Middenburg en Westeinde). Met dezelfde logica zou ook dit deel dus meegenomen moeten worden in het totaal en met een asterix aangeduid. Het zou er dus als volgt uit moeten zien.

<i>Lengte aan te leggen sporen:</i>	<i>4500m</i>
• <i>DH Centraal Voorburg**:</i>	<i>3600m</i>
• <i>Aftakking Delft*</i>	<i>700m</i>

**indicatief en incl aanpassing bestaand spoor Geestbrugweg*

*** indicatief en incl aanpassing bestaand spoort PM laan, Laan van Middenburg en Westeinde, aankomst station Voorburg*

Met de juiste weergave wordt V9 ook meteen het langste tracé naar Station Voorburg: 750m (26%!) langer dan het gemiddelde van tracé V1-V8. Het correct weergegeven van de afstand is reeds eerder mondeling meegegeven als aandachtspunt in een inloop sessie op 25 juni jl. met Hugo de Haes en Casper Prudhomme van Reine en daarna per mail op 28 juni jl. Dit is echter niet meegenomen in de rapportage.

9. Ongelijke beoordeling tussen tracés met betrekking tot technische maakbaarheid

Inpasbaarheid

Op pagina 57 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’ is de beoordeling van het tracé R6 Binckhorstlaan – Geestbrugweg beschreven. Hier staat bij ‘inpasbaarheid’ het volgende:

“Vrijliggende baan is per definitie niet inpasbaar. Inpassing HOV kan als bus en als tram. Niet als Lightrail (met lightrailspecificaties). Hellingbaan voor de deur in zuidelijke Binckhorstlaan is niet wenselijk. Dat betekent in deze optie Maanweg altijd op maaiveld. Kruising met Trekfietstracé.”

Op basis hiervan wordt de inpasbaarheid beoordeeld met een ‘-’

Op pagina 39 is de beoordeling van het tracé V9 Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan beschreven. Hier staat bij ‘inpasbaarheid’ het volgende:

“Inpasbaarheid is goed; ruimtereservering in de Binckhorstlaan. Meerijden met verkeer is wel een

aandachtspunt.”

Op basis hiervan wordt de complexiteit beoordeeld met een '0'. Dat is opmerkelijk, want voor tracé V9 gelden de bij R6 genoemde nadelen (vrijliggende baan niet inpasbaar, niet als Lightrail, onwenselijke hellingbaan) evengoed. Deze blijven bij V9 echter onbenoemd.

Bij de beoordeling van de inpasbaarheid van tracé V9 zou dus ook een beoordeling '-' moeten staan, met dezelfde toelichting als bij R6. Nu deze toelichting voor V9 ontbreekt en er een '0' staat is er geen sprake van gelijke beoordeling.

Technische complexiteit

Op pagina 37 van het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst' is de beoordeling van het tracé V8 Binckhorstlaan – Maanweg beschreven. Hier staat bij technische complexiteit het volgende:

“Technisch complexe situatie in omgeving Binckhorstbrug en Binckhorstlaan - Maanweg,”

Op basis hiervan wordt de complexiteit beoordeeld met een '-'

Daarnaast wordt voor tracé R6 Binckhorstlaan – Geestbrugweg op pagina 57 het volgende geschreven over technische complexiteit (eveneens score '-')

“Indien Lightrail in Binckhorstlaan Maanweg op +1 niveau dan moeilijke inpassing hellingbaan voor verbinding naar Delft.”

Op pagina 39 is de beoordeling van het tracé V9 Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan beschreven. Hier staat bij technische complexiteit het volgende:

“Technisch complexe kruisingssituaties ter plekke van Binckhorstlaan - Maanweg.”

Op basis hiervan wordt de complexiteit beoordeeld met een '0'.

Dit traject kruist echter ook de Binckhorstbrug, net als het tracé op pagina 37. Sterker nog: dit tracé kent nog een extra complexe kruising, zoals in de afbeelding met een witte cirkel met oranje rand aangegeven: de kruising Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan. De technische complexiteit van tracé V9 zou logischerwijs minimaal gelijk moeten zijn aan die van V8, zo niet groter. Daarnaast is voor aansluiting van een Lightrailspoor over de Binckhorstlaan op het tramspoor op de Prinses Mariannelaan ook een moeilijk inpasbare hellingbaan nodig,, net als voor tracé R6, maar deze blijft bij tracé V9 vreemd genoeg onbesproken.

Bij de beoordeling van de technische complexiteit van tracé V9 zou dus een beoordeling '-' of '- -' moeten staan. Nu er een '0' staat is er geen sprake van gelijke beoordeling.

Weging van de overige criteria

10. Onduidelijke, onjuiste en ongelijke weging overige criteria

De weging van een aantal van de overige criteria is, tot slot, eveneens onduidelijk, betwistbaar, onjuist en/of ongelijk met de beoordeling van andere tracés.

Wij zijn tot deze conclusie gekomen na uitgebreide analyse van de beoordeling op de verschillende deelaspecten, alsmede een vergelijking van deze scores en de bijbehorende onderbouwing met andere tracés. Deze analyse is opgenomen als appendix bij deze brief⁸.

Samengevat komen wij tot de conclusie dat de scores op onderstaande criteria voor tracé V9 aangepast dienen te worden:

Criterium	Huidige score	Correcte score	Beknopte onderbouwing
<i>Realiseerbaarheid van het verstedelingsprogramma</i>	0	-	Toelichting “sluit minder goed aan” komt niet overeen met ‘0’ score
<i>Kwalitatieve aansluiting maatregelenpakket</i>	0	-	Ongelijke beoordeling in vergelijking met o.a. tracés V2, V3 en V6
<i>Ruimtegebruik</i>	+	-	Ongelijke beoordeling in vergelijking met o.a. tracés V4, V5, V6, V7, R4, R5 en R6
<i>Leefbaarheidsknelpunten</i>	-	--	Effect op verkeersveiligheid, geluidshinder en emissies ten onrechte gebagatelliseerd
<i>Bijdragen aan klimaatadaptatie</i>	0	-	Onjuiste toelichting, ongelijke beoordeling in vergelijking met tracé R6.
<i>Effect op bestaande capaciteitsknelpunten bus/tram/metro</i>	+	+	
<i>Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het OV netwerk</i>	-	-	
<i>Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk</i>	0	-	Ongelijke beoordeling in vergelijking met tracé V1
<i>Kosten in relatie tot doelbereik en vervoerswaarde (baten)</i>	+	-	Reeds toegelicht onder punt 4 in deze brief
<i>Inpasbaarheid</i>	0	-	Reeds toegelicht onder punt 9 in deze brief
<i>Technische Complexiteit</i>	0	-	Reeds toegelicht onder punt 9 in deze brief

Wij lichten er nog enkele zaken uit en verwijzen voor de volledige onderbouwing naar de appendix.

Bij het criterium ‘Realiseerbaarheid van het verstedelijkingsprogramma’ is voor tracé V9 het volgende geschreven:

“Sluit minder goed aan bij stedenbouwkundige opzet Binckhorst, mist gebieden Binckhaven. De haltes liggen verder van de hallen af (centrumgebied Binckhaven)”

De score op dit criterium is echter ‘0’. Op basis van de louter negatieve kwalificaties in de toelichting zou uiteraard minimaal een ‘-’ op zijn plaats zijn

Bij het criterium ‘Leefbaarheidsknelpunten’ is voor tracé V9 het volgende geschreven:

“Aantal plekken in Pr. Mariannelaan zijn aandachtspunten vanuit geluidssanering. In geluidshinder beperkt effect, omdat autogebruik maatgevend is. Ervaren geluidshinder kan wel toenemen. Door

⁸ Appendix vergelijking tracés

mening van HOV tram met overig verkeer nadelig voor verkeersveiligheid. Gezien elektrische aandrijving HOV geen emissies.”

Dit resulteert in score ‘-’. Hier wordt een aantal zaken in onze ogen verkeerd gewogen: ten eerste lijkt men hier te zeggen dat geluidshinder van een tram niet erg is, omdat er al autoverkeer door de straat rijdt. Dat is een zeer discutabele stelling. Daarnaast is in het ‘Actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg’ al geconstateerd dat de geluidsnormen nu al worden overschreden op delen van de Prinses Mariannelaan en dat dit de enige straat binnen de gemeente is waar sprake is van een toename van de knelpunten op dit gebied in de prognose tot 2030. Zie hiervoor Hoofdstuk 5 op pagina 14 van het actieplan⁹.

Daarnaast wordt aangegeven dat er nadelige gevolgen zullen zijn voor de verkeersveiligheid. De Prinses Mariannelaan is een weg die door de gemeente zelf al in 2014 is aangemerkt als verkeersonveilig (zie pagina 64 Verkeers- en Vervoerplan Leidschendam-Voorburg¹⁰). Het nog onveiliger maken van deze weg heeft zeer ernstige gevolgen voor de leefbaarheid. Helaas is Voorburg recent opgeschrikt door een tragisch dodelijk ongeval met een tram op een vrijliggende baan. Dat heeft ons eens te meer duidelijk gemaakt dat een tram onveilig is voor met name voetgangers en fietsers. In een situatie met gemengd verkeer, veel fietsers en zonder vrijliggende fietsstroken, zoals in onze straten, zal dit onherroepelijk tot ernstige ongevallen gaan leiden.

De stelling, tot slot, dat elektrisch vervoer niet tot emissies leidt is onjuist. Het is reeds lang bekend dat fijnstofemissies afkomstig van stroomafnemers van trams en van bandenslijtage van bussen significant zijn en daarmee zullen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Ons inziens zou met zulke duidelijke nadelige gevolgen voor de leefbaarheid een ‘- -’ beoordeling op zijn plaats zijn.

Bij het criterium ‘Robuustheid, capaciteit en betrouwbaarheid van het fietsnetwerk’ is voor tracés V1 het volgende geschreven:

“HOV as gaat niet ten koste van infra en of reserveringen voor Fiets / wandelen. Maar sluit er ook niet op aan.”, voor V9 luidt de toelichting: “HOV as gaat niet ten koste van reserveringen voor fiets / wandelen. Sluit er ook niet in het bijzonder op aan.”

De score op dit criterium is bij tracé V1 een ‘-’, terwijl V9 een ‘0’ krijgt. Ons ontgaat hoe men met deze twee toelichtingen tot twee verschillende scores heeft kunnen komen.

11. Score op doelbereik zou negatief moeten zijn, waarmee tracé V9 zou moeten afvallen

Bovengenoemde afwegingen zijn uiterst relevant, omdat de totale score op doelbereik (de eerste 8 criteria tezamen) voor dit tracé op dit moment neutraal is (4 keer een ‘0’, 2 keer een ‘+’, 2 keer een ‘-’). De totale de totale score op het criterium doelbereik mag niet negatief zijn, dit is een vereiste, zoals te lezen is op pagina 14 van het document ‘Tracés HOV CID-Binckhorst’. Op pagina 65 wordt daar aan toegevoegd dat een negatieve score op doelbereik betekent dat het betreffende tracé niet bijdraagt aan de doelen en daarmee afvalt. Indien één van de 8 genoemde criteria die onderdeel uitmaken van doelbereik één trede lager wordt beoordeeld dan nu in het document ‘Tracés HOV

⁹ Actieplan geluid gemeente Leidschendam-Voorburg dd 31 januari 2019: <https://www.lv.nl/file/62989/download>

¹⁰ Verkeers- en Vervoerplan, Herijking 2014, met doorkijk naar 2040, Deel B: Analyse en oplossingsrichtingen dd 15 oktober 2014 <https://www.lv.nl/file/333/download>

CID-Binckhorst' het geval is, valt tracé V9 (Binckhorstlaan – Prinses Mariannelaan) dus automatisch af. Volgens onze analyse zou dit het geval moeten zijn voor 6 van de 8 criteria.

Alle genoemde punten in overweging nemende kunnen wij slechts één conclusie trekken: Er zijn heldere, objectieve criteria en uitgangspunten genegeerd en het tracé is op een andere manier beoordeeld dan andere tracés. Daarenboven is de beoordeling van tracé V9 in het document 'Tracés HOV CID-Binckhorst' positiever weergegeven dan hij in werkelijkheid was. Dit is zeer kwalijk, omdat de bestuurders tijdens het bestuurlijk overleg van 12 juli hun besluiten hebben gebaseerd op dit document.

Wij hebben dan ook sterke twijfels over de juridische houdbaarheid van het proces van tracé-afweging en het daaruit volgende besluit. Wij zullen ons met alle mogelijk middelen, zeker ook juridische, verzetten tegen een eventuele keuze voor tracé V9 als voorkeurstracé.

Wij hopen dat het niet zo ver hoeft te komen en wij verzoeken en adviseren u dan ook om een herbeoordeling van de tracés te laten uitvoeren met inachtneming van de genoemde punten uit deze brief. Wij willen u daarbij adviseren om de herbeoordeling uit te laten voeren door een andere partij dan de tot nu toe betrokken bureaus, omdat deze bureaus al meermaals hebben aangegeven de werkdruk binnen dit project nauwelijks aan te kunnen. Tevens zijn deze bureaus gezamenlijk of afzonderlijk tot nu toe bij elke fase van het project nauw betrokken geweest en is de frisse blik van een objectieve partij in onze optiek noodzakelijk. Een zekere tunnelvisie of al dan niet bewuste verdediging van eerdere conclusies is immers niet uit te sluiten onder deze omstandigheden. Indien deze herbeoordeling daar aanleiding toe geeft (en wij kunnen ons gezien de genoemde punten in deze brief niet voorstellen dat er een andere uitkomst zal zijn), verwachten wij een nieuw bestuurlijk besluit over de tracés die worden meegenomen in de volgende fase.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Aan: Projectorganisatie Openbaar Vervoer CID-Binckhorst
Betreft: Tracéafweging HOV Binckhorst
Datum: 31 augustus 2021

Geachte leden van de projectorganisatie,

Aanleiding

Als platformdeelnemers vonden we het een juist besluit om de afweging van de verschillende tracés opnieuw te doen, eventuele varianten toe te voegen, en alle varianten evenwaardig onder de MER te brengen. Er was een gevoel van erkenning bij de belofte om voortaan zorgvuldiger om te gaan met de belangen en reacties van alle betrokkenen. Het Bewonersplatform zou worden gevraagd mee te denken. Er zou extra aandacht zijn voor de communicatie en participatie, met inbegrip van extra aandacht voor nut en noodzaak.¹ Onze inzet als bewoners was niet zonder resultaat gebleven.

Echter, in zeer korte tijd heeft vervolgens een inventarisatie plaatsgevonden, waarvan de resultaten aan het Platform en de bestuurders zijn voorgelegd. Met het hals-over-kop proces, de veel vragen oproepende onderbouwing van de tracékeuze, de intransparante voorbereiding van de besluitvorming en de voortijdige inperking van mogelijke tracés, is bepaald niet voldaan aan de gewekte verwachtingen m.b.t. bewonersparticipatie en een zorgvuldig, transparant en onderbouwd besluitvormingsproces. Urgente reden voor dit schrijven.

Wij respecteren dat kaders worden bepaald en besluiten worden genomen op bestuurlijk niveau. Wij zullen onze politieke vertegenwoordigers en bestuurder in goed overleg daarop blijven aanspreken. Wij waarderen de bereikte resultaten wat betreft uitbreiding met een aantal varianten en MER-plicht, maar betreuren dat niet is ingegaan op het aantal serieuze alternatieven voor de verbinding naar Delft, en de optie om direct voor een structurele oplossing voor 2040 te gaan in plaats van een suboptimale, kostbare voorlopige voorziening.

Van de projectorganisatie verwachten we zodanige procesbegeleiding en -ondersteuning dat transparantie gewaarborgd is, dat afwegingskaders omvattend zijn (integraal, niet partieel, niet volgtijdelijk, waarbij leefbaarheidsaspecten pas in tweede instantie worden meegenomen), dat afwegingen transparant en consistent zijn, en onderbouwingen van keuzes gedegen, consistent, en objectief zijn. Aan die verwachting is helaas niet beantwoord.

Proces

Het proces is niet zorgvuldig en transparant verlopen. Vooraf was de procesgang niet duidelijk, stukken werden niet tevoren beschikbaar gesteld, zeer korte reactietermijnen, pas onder druk werd dit enigszins aangepast. Geweigerd wordt om het juridisch advies van Pels Rijcken beschikbaar te stellen. Welke stukken aan het bestuurlijk overleg van 12 juli zijn voorgelegd weten we niet. Er zijn veel vragen gesteld bij de tracéafweging die (nog) niet zijn beantwoord. Op de achterliggende onderbouwingen van de tracéafweging moeten we tot in oktober wachten, intussen zijn de besluiten genomen; vreemd, op zijn minst een onjuiste volgorde. De basisvraag naar nut en noodzaak van een tracé naar Delft door drukke smalle woonstraten van Voorburg en Rijswijk blijft onbeantwoord. Verwijzingen naar vaststelling van de scope in een eerder stadium (2018) overtuigen ons niet, laat staan dat we er als bewoners over hebben kunnen meedenken en meepraten². Bewonersparticipatie is pas gestart nadat de belangrijkste besluiten zijn genomen.

¹ Persbericht website Binckhorst bereikbaar. Brief gemeente Rijswijk aan bewoners van 9 juni 2021 inzake Recente ontwikkelingen Openbaar Vervoerverbinding CID Binckhorst.

² Een oproep in Groot Rijswijk² tussen de vergunningen voor dakkapellen en uit de basisregistratie geschreven personen kan niet serieus genomen worden als informatie aan bewoners over een ingrijpende ontwikkeling in de directe woonomgeving.

Inhoud

We hebben de nodige kritische vragen bij de afweging. Vragen over methodiek, criteria, formulering van doelbereik, argumentatie, onderbouwing met feiten & cijfers en gegevens over positieve en negatieve maatschappelijke effecten, traceerbaar zijn van de afwegingen.

Vragen als:

- Op basis van welke criteria wordt een verkeerspunt als complex beschreven (we zien vreemde verschillen in beoordeling). Waarom is doelbereik alleen gefocust op Den Haag en niet ook op de omliggende wegen door Voorburg en Rijswijk? Hebben we alle criteria te pakken: waarom worden bijv. leefbaarheid en veiligheid – een groot belang van betrokkenen - niet meteen meegenomen in de criteria? (MIRT: “*pas in vervolgfase*”). Waarom ‘bij beperking bestaande OV-knelpunten’ niet ook ‘voorkomen ontstaan knelpunten elders’? Waarom zijn de bestaande verbindingen geen (onderdeel van een) alternatief? (MIRT: “*buiten de scope*”).
- We hebben eerder³ gewezen op inconsistenties in de beoordeling van het tracé over de Geestbrugweg (eerder afgewezen als variant vanwege ‘buskwaliteit’⁴). Met veel ‘minnen’ komt het tracé van de GBW redelijkerwijs niet in aanmerking. Terwijl bijv. de HOV-bus door de tunnel beter scoort op de meeste punten behalve op ontlasting van het Rijswijkse Plein, maar uitsluitend om die reden buiten het onderzoek wordt gehouden. Het is niet te verteren dat dat de enige reden is om niet voor de beste oplossing te kiezen.
- Het vorige houdt ook verband met het volgende: Naast de onderhavige MIRT-procedure m.b.t. CID Binckhorst loopt een separate procedure voor de zgn. Schaalsprong OV Den Haag. In dat kader gaat het over definitieve HOV-verbindingen Den Haag-Delft en Den Haag Zoetermeer voor 2040. Ons voorstel om de investeringen in deze definitieve HOV-oplossingen naar voren te halen in plaats van te investeren in suboptimale oplossingen voor 2030 is op louter juridisch-procedurele gronden (‘andere procedure’) afgewezen. Hier dreigt gemeenschapsgeld te worden verspild.
- De eerdere voorkeursvariant voor het tracé naar Delft (Broekslootkade) krijgt nu – zonder inhoudelijke verklaring - een negatieve beoordeling. Waarom is dit eerdere onderzoek niet meegenomen?

Er zijn ook de nodige vraagtekens te zetten bij de scores en de optelling daarvan, en - bij gebrek aan transparante onderbouwing – gereede twijfels over de objectiviteit. Met een extra plus of min kan de volgorde zomaar veranderen. We zien inconsistenties tussen deelscores en conclusies. Vanwege de ingrijpende gevolgen voor betrokkenen is dit niet te dulden.

In de bijlage treft u een analyse aan van de beoordeling van de HOV-tracés via de Binckhorst naar Delft in 2008 en in 2021.⁵ De huidige beoordeling van APPM/Arcadis vertoont opmerkelijke verschillen met de beoordeling in 2008. Daarnaast roepen de scores van het Broekslootkadetracé t.o.v. het Geestbrugwegtracé vragen op. Deze verschillen kunnen niet zomaar worden verklaard door – zoals is gezegd - ‘het was een andere tijd met een andere vraag’. Bovendien: als antwoorden kennelijk worden beïnvloed door de vraagstelling, vanuit welk perspectief is de vraagstelling dan

³ Reactie Geestbrugwegbewoners op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, Bewonersplatform 22 juni/ Inloop sessie 28 juni/ CID Binckhorst, mail 2-7-2021 en ter Platformvergadering

⁴ Nota Schaalsprong OV Den Haag 2018

⁵ Zie bijlage ‘Opmerkelijke scores in de APPM/Arcadis afweging van HOV-tracés vanaf de Binckhorst naar Delft’, [REDACTED] 2-8-2021

gedaan? Het lijkt erop dat het Rijswijkse perspectief daar niet bij is betrokken, en het eenzijdig gehanteerde perspectief het Haagse perspectief is, met de nadelen voor Rijswijk.

Voor de beantwoording van de vragen en beoordeling van effecten is, vanwege de samenhangen op lokale en regionale schaal, steeds het bredere perspectief en bredere overzicht vereist. Denk aan verkeerstromen, gebruik van OV-voorzieningen, effecten op de leefomgeving en dergelijke.

Conclusie

We hebben veel vraagtekens bij de procesgang en de kwaliteit van het onderzoek. Als in de MER op dit onderzoek wordt voortgeborduurd, dan is het de vraag of de input van de MER correct is en de MER voldoende kwaliteit kan hebben.

Wij zijn benieuwd naar antwoorden op onze vragen en het toegezegde rapport met de onderbouwing. Gelet op de ervaringen tot dusver zijn wij echter niet bij voorbaat gerust op een kwalitatief gedegen en objectieve analyse en beoordeling. Inzet van onafhankelijker deskundigheid, vergezeld van contra-expertise lijkt ons, gelet op de grote belangen en gevolgen, een overtuigender benadering.

Maar vooral verwachten we de erkenning, en het daarnaar handelen, dat inbreng van bewoners, die het gebied en hun eigen woonomgeving goed kennen, van waarde is.

Graag vernemen we uw reactie op dit schrijven.

Met vriendelijke groeten,
namens Geestbrugwegbewoners.

[Redacted signature]

Bijlage

'Opmerkelijke scores in de APPM/Arcadis afweging van HOV-tracés vanaf de Binkhorst naar Delft',
[Redacted] 2-8-2021.



Eerste inventarisatie argumenten tegen de HOV-tram over de Broekslootkade

Augustus/september 2021

Stakeholders

- Woningen aan de Broekslootkade en Jupiterkade
- Woningen directe omgeving Broekslootkade en Jupiterkade
- 3 basisscholen
- Bedrijven
- Vracht- en pleziervaart
- Hoogheemraadschap Delfland
- ENFB (fietsersbond): Fietsers en wandelaars langs de Trekvliet

Algemene opmerkingen alternatief Broekslootkade-Jupiterkade

- De Broekslootkade is (evenals de plannen voor de Jupiterkade!) qua karakter totaal niet te vergelijken met de andere alternatieve trajecten die (nog) in beeld zijn. De Binckhorstlaan en de Geestbrugweg bijvoorbeeld zijn belangrijke verkeersaders. De Broekslootkade is een zeer autoluwe en rustige groen/blauwe woonstraat, grotendeels eenrichtingsverkeer, zowel in Rijswijk als in Den Haag onderdeel van een 30 km-zone met drempels.
- Het is niet voor niets dat de gemeenteraad van Den Haag al in 2008 heeft geconcludeerd dat de Broekslootkade niet verder hoefde te worden onderzocht. De uitkomst is helder als je de situatie kent.
- Door dit verschil in karakter is er zowel tijdens de bouw als na ingebruikneming meer overlast en nadeel (impact) voor de omwonenden van dit alternatief:
 - Tijdens de bouw is er meer overlast, door het ontbreken van bestaande infrastructuur. Bouwwerkzaamheden duren daarom veel langer (meerdere jaren) en zijn zwaarder.
 - Na ingebruikneming is er relatief meer overlast, omdat de Broeksloot nu geen belangrijke verkeersader is. Zo kan het huidige (praktisch afwezige) autoverkeer op de Broekslootkade absoluut niet maatgevend zijn voor bijvoorbeeld geluid- en trillinghinder, zoals wel is overwogen bij de eerste zeef. De rust is een van de voornaamste redenen dat mensen in de buurt een huis kopen / gekocht hebben.
- Onherstelbare schade aan het groene en historische karakter van Broeksloot(kade). Dit is ook niet te compenseren in de Broekslootkade of omgeving. Molenwijk bijvoorbeeld staat al op de lijst voor meer groen...
- Dit alternatief is een zeer complexe en dure oplossing. Niet alleen in de aanbouw, maar ook de volledige levenscycluskosten van alle infrastructuur. Vooral gezien er een alternatief

voorhanden is, waarbij een groot deel van de infrastructuur reeds aanwezig is en deze slechts ge-upgrade hoeft te worden.

- Dit alternatief is totaal niet flexibel, maakt geen gebruik van bestaande structuren en de structuur die wordt gecreëerd is niet (zonder nog veel hogere kosten) te gebruiken voor ander verkeer dan een tram. Het kan dus niet of weinig inspelen op toekomstige ontwikkelingen qua verkeersvormen en behoeften, of zonder hoge kosten weer ongedaan worden gemaakt.
- Het voordeel dat wellicht wordt behaald op het knooppunt Rijswijkseplein wordt op zijn best verplaatst naar het knooppunt Rijswijkseweg/Haagweg/Broeksloot/Jan van der Heijdenstraat. Alleen met kokervisie hou je hier een knooppunt-voordeel over.
- Geen voordelen voor de stakeholders aan en rond de Broekslootkade, enkel nadelen.
- De Broekslootkade wordt behandeld en beoordeeld als een reguliere doorgaande weg of verkeersader. Al meerdere malen is gebleken dat onderzoek en planvorming plaatsvindt van achter bureaus, en vanaf plattegronden, zonder enig besef van de werkelijke situatie en impact. Wij nodigen iedereen uit om de Broekslootkade eens te bezoeken.
- Dat de Broekslootkade géén kansrijke optie is bleek overigens al wel uit de eerste onderzoeken, de zogenoemde 'eerste zeef' die is toegepast. Het is maar de vraag of de verdere (mer-)onderzoeken erop zijn ingericht om hiermee voldoende rekening te houden. Bij het vaststellen van het beoordelingskader was (een straat als) de Broekslootkade niet in beeld.
- In het onwaarschijnlijke en onlogische geval dat de Broekslootkade als meest gunstige alternatief naar voren komt uit de onderzoeken die nu worden uitgevoerd, komt de hele eerste zeef (en wellicht hele systematiek) ter discussie te staan.
- De enige reden om de Broekslootkade nu toch verder te onderzoeken, is een motie van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg dat de Broekslootkade Rijswijk/Den Haag moet worden onderzocht. Had deze motie er niet gelegen, dan was de Broekslootkade niet verder onderzocht. Dit leidt tot veel vragen en onbegrip bij de omwonenden. Wat is hier aan de hand, welk spel wordt hier gespeeld? De Broekslootkade is immers onderzocht, en als weinig kansrijk beoordeeld? Waarom verder onderzoeken, wat is de achterliggende reden?
- Het om politieke redenen afwijken van de uitkomsten van onafhankelijk uitgevoerde onderzoeken aan de hand van zelf bepaalde criteria zal transparant en voldoende gemotiveerd moeten zijn, zwart op wit. Dit zal in procedures getoetst worden.

Hieronder nog wat meer specifiek:

Hinder tijdens en na de bouw

Tijdens de bouw:

- Geluidsoverlast en verkeershinder door zwaar materieel en bouwverkeer. Aanleg van een nieuw brug heeft grote impact. Bij het aanvullen/dempen van de Broeksloot is veel grondverzet nodig.
- Met name rond spittijden en voor en na schooltijd is er veel verkeer rondom halen en brengen van kinderen in de 3 basisscholen. De bouwwerkzaamheden zullen verkeersopstoppingen in de wijk veroorzaken.
- Bouwlawaai. Mogelijk hei- en trilwerkzaamheden voor fundatie tramspoor en bovenleidingen en fundatie brug.

- Langdurige aanwezigheid bouwhekken, containers, werk- & schafketen, dixi's en bouwmaterialen.
- Beperkingen van het parkeren door bouw materiaal en -verkeer, in wijken met een erg hoge parkeerdruk.
- Vervuiling van de wijken door bouwgrond en ander bouwafval.
- Langdurige verkeershinder bij volledige herinrichting, inclusief verplaatsing haltes, kruising Haagweg/ Rijswijkseweg/ Broekslootkade/ Jan van der Heijdenstraat. Een van de weinige uitgangen van de wijken Cromvliet en Molenvliet.
- Verkeershinder wandel- en fietsverkeer langs de trekvliet. Onderbreking doorgaande fietsroute.
- Stremmingen scheepvaart tijdens aanleg brug.
- De uitvoering van deze nieuwbouwvariant levert een grote stikstofuitstoot op (o.a. grondverzet, transport, betonbouw).
- De bouw en dus de overlast zal door het ontbreken van bestaande infrastructuur en de slappe grond meerdere jaren duren.

Na afronding project:

- Overlast geluid en trillingen tram (iedere 5 minuten):
 - Optrekkende tram.
 - Rammelende tramonderdelen.
 - Bonken op de rails (bij voegen).
 - Piepen in de bochten (2x bocht bij landhoofden van de brug, omdat de trambaan een S-bocht maakt).
 - Bellen/toeteren tram ter waarschuwing verkeer (bij kruisingen, zoals kruising Broekslootkade-Stuwstraat en de kruising van Trekweg-Cromvlietkade).
- Overlast geluid en trillingen brug:
 - Bonken van het brugval en klapperen voegen en bij het op- en afrijden tram.
 - Waarschuwingssignalen afsluitbomen.
 - Speakers om te communiceren met scheepvaart.
 - Geluid optrekkende (vracht-)scheepvaart.
- Permanent verkeershinder wandel- en fietsverkeer op doorgaande fietsroute langs de Trekvliet (Trekweg & Cromvlietkade) door het verhoogde landhoofd (brug).
- Meer verkeersopontheid, met name in spits tijden, van het drukke kruispunt Haagweg/Rijswijkseweg door extra tramverkeer vanuit de Broekslootkade.
- Dat leidt ook tot extra verkeersdrukke en stremmingen in Cromvliet en Molenwijk bij de aansluiting op de Haagweg vanwege de voorrang van de tram. Zeker ook rond schooltijd door de verkeersdrukke rondom halen en brengen van kinderen in de 3 basisscholen in de buurt. Met extra stilstaand verkeer en nog meer geluid, trillingen, luchtverontreiniging etc.
- Veel kinderen voor de basisschool aan de Rijswijkse kant van de Broeksloot worden aan de Haagse kant van de Broeksloot opgehaald en gebracht, waarbij zij het tramspoor moeten oversteken.
- Hinder scheepvaart & tramverkeer vanwege extra brug.
 - Plaatselijke versmalling vaarweg.
 - Krappere ruimte om te keren en in te zwaaien voor vrachtverkeer Binckhorsthavens
 - Vergroot risico op storingen beweegbare brug.
- Verlies parkeercapaciteit in wijken met een al hoge parkeerdruk.
- Verlies waterbergingscapaciteit, wateroverlast.

Ecologische en ruimtelijke kwaliteit

- Het tracé Jupiterkade-Broekslootkade scoort zeer slecht op het ruimtegebruik. De ruimtelijke kwaliteit van de Broekslootkade wordt zwaar aangetast en wijzigt totaal van karakter. Die van de Jupiterkade wijkt ook ingrijpend af van de plannen tot op heden met de Jupiterkade. Met consequenties voor het gebiedspaspoort en de (overleggen met de) ontwikkelaars.
- Substantieel en onomkeerbaar verlies groen langs Broekslootkade, in een omgeving met een al ernstig gebrek aan groenvoorzieningen.
 - Kap van vele bomen, waarvan meerdere >50 jaar oude gezonde bomen.
 - Groen (i.h.b. bomen) leveren een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van een stad: natuurbeleving (educatie, ontspanning), gezondheid (afvangen fijn stof, voorkomen hittestress, psychologie).
 - Er broeden en leven ijsvogels in de Broeksloot.
 - Verlies van open water voor vissen en amfibieën.
 - Veel watervogels gebruiken de Broeksloot als broed- en foerageergebied.
 - Verdwijnen van vele m² onverharde grasberm.
 - Verlies honden-uitlaatgebied Broeksloot.
 - Verlies aan groen gaat in tegen het gemeentebestuur van zowel Den Haag als Rijswijk.
- De Broeksloot staat centraal in de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied. Deze stamt al uit de 15e eeuw. De cultuurhistorische kwaliteit van deze historische en natuurlijke watergang dient gerespecteerd te worden.
- De Broeksloot is ook altijd al belangrijk geweest voor waterafvoer/waterberging van de van oorsprong al drassige gronden van Cromvliet en Molenwijk. Het verdwijnen van de Boeksloot past totaal niet in de doelen en plannen voor klimaatadaptatie.
- De Broeksloot is een ecologische verbindingszone. Een van de weinige blauw-groene dooraderingen van de stad.
- In het ontwerp-bestemmingsplan voor de Binckhorst uit 2008 is het belang van de Broeksloot erkend. Voor Binckhorst-Zuid is daarin opgenomen dat de Begraafplaats, de Broeksloot en de tuin van het kasteel Binckhorst de locaties zijn waar de natuur leidt (pag. 66). De Broeksloot langs de Maanweg wordt inderdaad beschermd, ook in dit project. Het stuk Broeksloot tussen de Binckhorstlaan en de Trekvliet wordt opgeknapt, waarvoor zelfs een scouting is verplaatst. Broeksloot Binckhorst 'leidt', Broeksloot Cromvliet/Laak 'lijdt'?? Terwijl er een (zelfs beter) alternatief over een bestaande verkeersweg voorhanden is??
- Onderbreking monumentale zicht-as en groene strook langs de Trekvliet.
- Een brug over de Trekvliet doorkruist de wandel- en fietsroute Trekvliettracé. Naast hinder, vermindert dit ook de aantrekkelijkheid hiervan.

Sociaal & Veiligheid

- Door de komst van de trambaan, de bijkomende hinder en het verlies aan groen, zal de kwaliteit van de aangrenzende wijken achteruit gaan. De wijken worden minder aantrekkelijk voor midden inkomens, gezinnen en hoger opgeleiden.
- Vanuit Rijswijk wordt de Broeksloot ervaren als een buffer tussen Rijswijk, het deel tussen Geestbrugweg en Broeksloot, en het Haagse Laak/Molenwijk. Door het verlies van groen, neemt de Broekslootkade ruimtelijk open gebroken en neemt de bufferfunctie af.
- Zowel aan de Haagse kant als de Rijswijkse kant is een kleuter/lagere school dicht bij het tramtracé gesitueerd, een HOV-trambaan levert onveilige situaties op voor de kinderen.
- De verwachting is dat onder landhoofden van de brug hangplekken ontstaan die overlast zal geven, en mogelijk zelfs criminele activiteiten.

- Den Haag heeft fors geïnvesteerd in verbetering van de wijk Laak/Molenwijk en bewoners van de Broekslootkade en omgeving zijn ook steeds bezig met zo netjes mogelijk houden van de omgeving en helpen met het opwaarderen van de wijk. Deze zaken zijn uitermate belangrijk en een bouwingreep als deze doet ernstige afbreuk aan alle inspanningen.
- Molenwijk is immers een erkend kwetsbare wijk. Dit soort ingrepen en effecten kan de hele wijk doen kantelen.
- Een brug over de Trekvljet doorkruist de fietsroute Trekvljettracé. Behalve hinder en aantasting van de ruimtelijke kwaliteit, vermindert het ook de (sociale) veiligheid van deze wandel- en fietsroute.

Technische complexiteit / hoge kosten

- Aanleg nieuwe beweegbare brug over Trekvljet is technisch zeer complex. De brug moet een S-bocht maken. (Een vaste verhoogde brug is alleen mogelijk met zeer steile hellingen of een zeer lang talud over zowel de Broekslootkade als de Jupiterkade, waardoor de impact nog verder wordt vergroot).
- Hoge kosten aanleg nieuwe trambanen en hoogspanningsleidingen i.p.v. aanhaken op reeds bestaande infrastructuur. Veel grondverzet en dure overkluizingsconstructie van de sloot. De grond is niet geschikt/voorbereid op dergelijke constructies.
- Blijvend hoge kosten voor het preventieve en storingsonderhoud van de beweegbare brug en extra trambanen.
- Kruispunt Haagweg is verkeerskundig complex. Een extra OV-lijn vanuit de Broekslootkade hierop verergert dit. De kruising moet geheel nieuw worden aangelegd i.v.m. bocht nieuwe tram, incl. nieuwe verkeersregelininstallatie en verplaatsing tramperrons. Hoge kosten.
- Door de extra grote impact, zal een tram door de Broekslootkade leiden tot extra (hoge) planschadekosten.
- Ook zeer hoge maatschappelijke kosten, zie al het bovenstaande.

Overig

- Eerdere (ontwerp-bestemmings)plannen bevatten een fiets- en wandelbrug over de Trekvljet om Molenwijk te verbinden met het groen (het park) in de Binckhorst. Deze brug is verdwenen, te duur. Een HOV-brug over de Trekvljet brengt nog veel meer (extra) kosten met zich mee, en dat zou wel kunnen, zelfs ten koste van groen aan de Jupiterkade en van de Broeksloot?

Van: *Geestbrugwegbewoners*
Aan: Binckhorst bereikbaar,
t.a.v. Omgevingsmanager MIRT-Verkenning CID-Binckhorst
Betreft: Uw bericht aan Platformleden van 24 november 2021
Datum: 14 december 2021

Geachte mevrouw Koomans,

Wij hebben uw E-mailbericht van 24 november 2021 met als onderwerp *Platformbijeenkomst MIRT-CID-Binckhorst 16 november*, en met als inhoud het niet meer dit najaar aanleveren van een rapport over de onderbouwing van de bestuurlijke tracébesluiten van 12 juli 2021, één en andermaal gelezen. We hebben ook kennis kunnen nemen van de mondelinge toelichting op dit bericht van procesmanager Arend van Dijk tijdens de Platformvergadering van 7 december jl.

Eerder (28-9-2021) hebben wij een reactie van uw voorganger gehad op onze brief van 31-8-2021 over het doorlopen proces van de Verkenning, de onderbouwing van de tracéafweging, het participatieproces en het besluitvormingsproces. In deze reactie wordt aangegeven dat de door ons (bewoners) 'benoemde aspecten' uitgebreid onderzocht worden in de komende gedetailleerde onderzoeken, en dat de door ons aangedragen punten voor onderzoek 'meegenomen worden' in deze onderzoeken. In uw E-mailbericht van 24 november spreekt u vervolgens van 'een rapport waarin de uitkomsten van de tracéafweging uitgeschreven staan'.

Wij zien een afglijdende schaal in de wijze waarop voorzien wordt in de beantwoording van onze vragen m.b.t. de onderbouwing van de tracéafweging.

Dit betreft onze vragen voorafgaand aan het bestuurlijk overleg van 12 juli 2021 (ons commentaar van 2 juli 2021), onze vragen die zijn gesteld in de 4^e Platformbijeenkomst op 14 juli, de vragen in onze brief van 31 augustus 2021, en de vragen die gesteld zijn in de chatbox van de 4^e platformvergadering (*beloofd is dat alle vragen die in de chatbox gesteld werden ook beantwoord zouden worden*).

In de Platformbijeenkomst van 14 juli 2021 wordt nog 'een nette en volledige rapportage' in het vooruitzicht gesteld (verslag pag. 9). Uit uw bericht van 24 november jl. kan ik echter niet anders concluderen dan dat wij - te zijner tijd - als speurneuzen uit de tracéafweging moeten opmaken of op de door ons aangedragen punten al dan niet een verkeerde beoordeling is gemaakt. In uw bericht geeft u ook aan voornemens te zijn 'aan de hand van de uitkomsten van de inhoudelijke onderzoeken antwoorden te geven op onze vragen'. Dit komt ons voor als de omgekeerde wereld: de afweging is gemaakt en we kijken welke feiten erbij passen.

In de Platformbijeenkomst van 14 juli wordt eveneens door de Platformvoorzitter geopperd dat er nog 'ruim de tijd' zal zijn om door te gaan op 'kwesties die u niet begrijpt' (verslag pag. 14). Intussen is wel duidelijk dat er geen 'ruim de tijd' is, aangezien 'met stoom en kokend water' gemaakte presentaties (typering vanuit projectorganisatie) elkaar in hoog tempo opvolgen en eenzijdig platformbijeenkomsten nagenoeg geheel vullen. Ook is intussen

duidelijk dat bewoners en gemeenteraadsleden het straks (januari/ begin februari 2022) met een enkele informatiebijeenkomst moeten doen.

Al met al wordt een project stug voortgezet terwijl niet serieus wordt ingegaan op tijdens het proces gestelde vragen en gedane suggesties. Beantwoording van vragen bij de twijfelachtige onderbouwing van de tracékeuze in juli jl. krijgt expliciet geen prioriteit (verslag Platform 14 juli, pag. 9). Dit is een rampenscenario, in plaats van draagvlakverwerving.

Wij zien niet in waarom in een groot, belangrijk project, dat zich over jaren uitstrekt, met mogelijk grote impact op bewoners, niet de tijd kan worden genomen om vragen serieus te beantwoorden alvorens bestuurlijke besluiten te nemen en het proces te vervolgen.

Wij zien bovendien opnieuw een hals-over-kop besluitvorming op ons afkomen die 'met stoom en kokend water' is voorbereid. Dit – nogmaals - zonder dat serieus wordt ingegaan op vragen – veelal gehanteerde toetsingscriteria en onderbouwing van tracéafwegingen betreffende – en suggesties tijdens het voorbereidingsproces. Ons resteert dan slechts achteraf reageren op een onzorgvuldige gang van zaken. Intussen dreigen bestuurders opnieuw besluiten te gaan nemen op basis van ons inziens discutabele typering en onderbouwingen, die niet uit te leggen, laat staan te verdedigen zijn.

Wij zijn geen verzetsgroep. We zijn vóór goed openbaar vervoer. We willen wel dat de beste oplossing gekozen wordt, een die maatschappelijk draagvlak verdient ook onder bewoners, op basis van een transparant proces en gedegen, objectieve onderbouwingen en analyses, die de toets der kritiek doorstaan.

Als het goed is, kan het niet zo moeilijk zijn om inhoudelijk te reageren op de vragen die wij eerder hebben gesteld. Wij verzoeken u dringend om dit alsnog te doen en het proces daarop aan te passen.

Met vriendelijke groet,

namens *Geestbrugwegbewoners*,

██████████
██████████

Bijlagen:

- Brief Geestbrugwegbewoners aan projectorganisatie van 31-8-2021 met bijlage
- Reactie Geestbrugwegbewoners van 2 juli 2021 op de presentatie van de Verkenning Openbaar Vervoer Binckhorst, presentatie bewonersplatform 22 juni/ Inloopsessie 28 juni/ CID Binckhorst

Gemeente Den Haag
College burgmeester en wethouders
t.a.v. de heer R. van Asten
Postbus 12655
2500 DP DEN HAAG



Datum
29 maart 2022

Behandeld door
Wicher Mol

Telefoonnummer
015-2680820

Kenmerk
BBPD_2022051_SEC

Onderwerp
HOV in de Binckhorst – keuze tracé

E-mail
w.mol@bpd.nl

Geachte heer Van Asten,

De Haagse Binckhorst is een gebied in transitie. Het voormalige binnenstedelijke industrieterrein verandert in een stedelijk woon-werk gebied. De Binckhorst levert straks een belangrijke bijdrage aan betaalbaar en duurzaam wonen in de stad. Ook voor de Haagse bedrijvigheid zal de Binckhorst op een eigentijdse wijze huisvesting gaan bieden.

Een groot aantal marktpartijen dat actief is in de Binckhorst hebben zich verenigd in *We Think Binck* (WTB). WTB onderschrijft uiteraard het belang van de Binckhorst als integraal ontwikkeld Haags woon-werk gebied. De komende jaren transformeert de Binckhorst tot een wijk met een prettig leef-, werk- en woonklimaat voor bewoners en gebruikers.

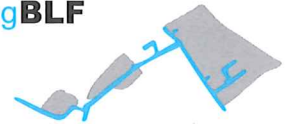
Voor een goede ontwikkeling van de Binckhorst is de komst van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) essentieel. De eerste 5.000 woningen kunnen in principe zonder openbaar vervoer worden gerealiseerd, toch is het jammer dat dit gebied nauwelijks per openbaar vervoer bereikbaar is. De ervaring bij nieuwe woongebieden is dat indien vanaf de oplevering van een gebied goed OV beschikbaar is de bewoners niet hoeven te kiezen voor ongewenste alternatieven. WTB vraagt de gemeente, in het belang van toekomstige bewoners en gebruikers, het proces om te komen tot HOV daar waar mogelijk te bespoedigen.

WTB heeft kennis genomen van verschillende tracés die in onderzoek zijn vanuit de MIRT verkenning. Zonder alle afwegingen die relevant zijn voor de definitieve keuze te kennen lijkt ons een tracé over Binckhorstlaan en Maanweg het meest logisch. Daarmee wordt de grootste groep toekomstige bewoners voorzien van hoogwaardig openbaar vervoer. Wel denken wij dat ook door middel van één of meer langzaam verkeersverbindingen (bruggen) de zogenaamde *last mile* richting bijvoorbeeld de kop van de Saturnusstraat nog kan worden verbeterd.

Wij zijn erg benieuwd naar het vervolg van dit proces!

Met vriendelijke groet,

We Think Binck



Aan het gemeentebestuur van Den Haag
Postbus 12600
2500 DJ DEN HAAG

Projectorganisatie Openbaar Vervoer CID – Binckhorst
Per email: info@binckhorstbereikbaar.nl

Den Haag, 13 april 2022

Betreft: HOV De Binckhorst

Geachte dames en heren,

Namens het bestuur van de Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg (BLF) vragen wij uw aandacht voor het volgende:

1. Wij hebben kennis genomen van de mogelijke ontwerpen voor de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding over de Binckhorst;
2. Wij constateren dat deze verbinding een belangrijke verbinding is, ook voor onze leden;
3. Wij constateren voorts dat deze verbinding onze leden zo weinig mogelijk moet hinderen in hun legale en legitieme bedrijfsactiviteiten;
4. Om die reden heeft de BLF er telkens op aangedrongen dat de hoogwaardige openbaar vervoersverbinding door het midden van de Binckhorstlaan op een verhoogd niveau vergelijkbaar met de oplossing in de Prinses Beatrixlaan wordt uitgevoerd en niet op maaiveldhoogte;
5. Het zijn met name de bedrijven die zijn gelegen aan de even zijde van de Binckhorstlaan tussen het begin van de Supernovaweg en de Zonweg die vrezes overlast te gaan ondervinden van de nieuwe hoogwaardige openbaar vervoersverbinding.



6. Voor deze bedrijven is een uitstekende bereikbaarheid absolute levensvoorwaarde. Begrepen moet worden dat voor het brandstofstation van Kerkhof er sprake is van 3000 tot 5000 verkeersbewegingen per dag. Eveneens wordt verwezen naar het bedrijf Verploegen, Autoverhuur Köhler en andere bedrijven die hun parkeervoorzieningen juist aan de Binckhorstlaan hebben liggen en over de Binckhorstlaan bereikt worden. Deze bedrijven moeten zo goed mogelijk bereikbaar blijven en dan kan er geen sprake zijn van een conflicterende openbaar vervoersverbinding op maaiveldhoogte.;
7. Het is derhalve het dringende verzoek van de Bedrijvenvereniging Binckhorst Laakhaven Fruitweg dat de hoogwaardige vervoersverbinding wordt aangelegd over het midden van de Binckhorstlaan op een plus één-verbinding zodat invoegende en uitvoegende verkeer voor de bedrijven onder de HOV-verbinding door kan worden afgewikkeld.

Het gemeentebestuur wordt verzocht om daarmee bij de verdere uitwerking van de alternatieven rekening te houden.

Afwikkeling via Zonweg en eventueel via Maanweg.

Een afwikkeling via de Zonweg heeft ook zeker niet de voorkeur alleen al omdat de weg ter plaatse te smal is en er grootschalige verwervingen moeten plaatsvinden. Afwikkeling via de Maanweg heeft ook niet de voorkeur omdat daar ook vele bedrijven gevestigd zijn die goed bereikbaar moeten blijven.

Uiteraard zijn wij tot nadere toelichting en uitleg bereid.

Met vriendelijke groet,

Bestuur BLF
[Redacted Signature]



BIJLAGE F

Huis-aan-huis brieven

De huis-aan-huis brieven die door de projectorganisatie verstuurd zijn binnen het verspreidingsgebied lees je hier terug.

MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



Aan de bewoners van de volgende wijken en straten:

Binckhorst, Laak, Rivierenbuurt, Voorburg-West, Leeuwendaal, Cromvliet, Prinses Mariannelaan, Tuinluststraat.

Beste bewoner,

U ontvangt deze brief omdat u woont of werkt in de omgeving van of langs de tracés die onderzocht worden in de Verkenning naar hoogwaardig openbaar vervoer in het Central Innovation District (CID) en de Binckhorst.

Tot 2040 komen er in het Haagse Central Innovation District (CID) en de Binckhorst zo'n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. Het CID-Binckhorst ligt tussen de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Voorburg. Om het gebied prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te maken is beter openbaar vervoer en uitbreiding van fiets- en looproutes noodzakelijk. Hiervoor onderzoeken de initiatiefnemers, de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, het gemeentelijk samenwerkingsverband Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland en het Rijk de verschillende openbaar vervoermogelijkheden voor het gebied.

Wij vinden het belangrijk om u goed te informeren en te betrekken bij het onderzoek. In deze brief leest u hoe we dit doen.

Het onderzoek

Om te komen tot een juiste keuze voor hoogwaardig openbaar vervoer (OV) is de Verkenning CID-Binckhorst gestart. In de Verkenning onderzoeken we welke vorm van OV nodig is om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen snel, comfortabel en op een duurzame manier op hun bestemming kunnen komen. Ook onderzoeken we hoe dit het beste past in de omgeving, wat de milieueffecten zijn van de verschillende tracés en welke investeringen nodig zijn. Verschillende vervoersmogelijkheden en tracés worden onderzocht. Het gaat om een OV-verbinding tussen Den Haag CS, de Binckhorst en station Voorburg, inclusief de aansluiting op de bestaande tramsporen via de Geestbrugweg in Rijswijk. In de toekomst wordt deze OV-verbinding mogelijk doorgetrokken naar Delft en Zoetermeer. Op onze projectwebsite www.binckhorstbereikbaar.nl kunt u een kaartje vinden waarop het plangebied en de verschillende tracés van de Verkenning zijn aangegeven.

Van 2 september tot 13 oktober 2020 heeft iedereen kunnen reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze beschrijft de drie vervoersmogelijkheden (tram, lightrail, busverbinding) en welke milieuaspecten worden onderzocht. Deze informatie is nodig om een milieueffectrapportage te kunnen maken als onderdeel van de Verkenning. In de Nota van Antwoord kunt u lezen hoe wij zullen omgaan met de reacties die zijn binnengekomen op de NRD en wat dat betekent voor de vervolgonderzoeken. Deze Nota van Antwoord zal op onze website komen te staan.

Hoe blijf ik op de hoogte?

De onderzoeken en de stappen die we moeten nemen om te komen tot een afgewogen keuze voor het hoogwaardig openbaar vervoer in het gebied zijn omvangrijk. Op de volgende manieren willen we iedereen op de hoogte houden en betrekken bij het vervolg van de Verkenning CID-Binckhorst.

Bewonersplatform: een vaste kleine groep vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers uit het gebied
Tijdens de Verkenning gaan we met een vaste groep vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers in gesprek over de verschillende alternatieven voor het toekomstig OV, de effecten op de omgeving en de keuze voor het alternatief dat op basis van alle onderzoeken de voorkeur krijgt. Daarvoor richten wij een bewonersplatform in. Deze groep wordt nauw geïnformeerd over de Verkenning en wordt ook geraadpleegd, zodat zij aandachtspunten vanuit de omgeving mee kunnen geven aan de bestuurders bij de uiteindelijke keuze voor het zogenoemde voorkeursalternatief. Het platform wordt geleid door een onafhankelijk voorzitter.



Het streven is om vanaf maart 2021 tot het najaar minimaal vier keer bij elkaar te komen, maar als het nodig is of gewenst dan zal dit vaker zijn. Graag nodigen wij u uit aan te geven of u in aanmerking wilt komen voor deelname. Verderop in deze brief kunt u lezen hoe u zich kunt aanmelden.

Online inloopsessies: vrijblijvend voor iedereen voor extra informatie en vragen

Niet iedereen kan (of wil) deelnemen aan het bewonersplatform. Maar om iedereen toch goed te informeren over wat we met het bewonersplatform bespreken, organiseren we na iedere bijeenkomst een online inloopsessie. In deze sessies geven wij een terugkoppeling over wat er is besproken en krijgt u de gelegenheid om vragen te stellen. U kunt zich aanmelden voor de online inloopsessies via info@binckhorstbereikbaar.nl. De exacte data geven wij dan tijdig aan u door via de mail.

Website en nieuwsbrief

Naast bijeenkomsten kunt u op de hoogte blijven via de website www.binckhorstbereikbaar.nl. Hier vindt u alle informatie -zoals waarom is het nodig en wat ging vooraf- over de Verkenning CID Binckhorst. U kunt zich hier ook aanmelden voor onze digitale nieuwsbrief.

Oproep deelname aan het Bewonersplatform

Voor het bewonersplatform zijn we op zoek naar mensen die zich als vertegenwoordiger van een groep belanghebbenden allereerst meer willen verdiepen in de Verkenning en het onderzoek naar de verschillende mogelijkheden voor het openbaar vervoer in CID-Binckhorst. Om een goed gesprek te kunnen voeren kunnen maximaal 15 mensen deelnemen aan het platform. We vragen deelnemers om alle keren aanwezig te zijn. We zoeken naar een goede verdeling en samenstelling zodat het gehele gebied vertegenwoordigd wordt.

De bijeenkomsten vinden plaats tussen maart en het najaar van 2021. Elke bijeenkomst duurt twee tot drie uur. Tijdens de eerste bijeenkomst komt aan de orde op welke wijze we het gesprek met elkaar voeren, op welke momenten wij u betrekken bij de onderzoeken en wat er met uw inbreng wordt gedaan. Ook zullen wij tijdens de eerste bijeenkomst een toelichting geven over de Verkenning zodat u op de hoogte bent van de achtergrond en stand van zaken. Gelet op de coronamaatregelen vinden de bijeenkomsten voorlopig digitaal plaats via MS Teams.

Wilt u namens uw straat of wijk deelnemen aan het bewonersplatform? Meld u dan voor 27 februari a.s. aan via het formulier op de website door te klikken op 'Meer weten over het bewonersplatform?'. Hierin vermeldt u uw naam, adres, de motivatie waarom u wilt deelnemen, en de achterban die u vertegenwoordigt. Uit alle aanmeldingen zorgen wij dat elke straat/wijk vertegenwoordigd is door een of meer bewoners.

Wij hopen u voor nu hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als u vragen heeft na het lezen van deze brief kunt u contact opnemen met ons via info@binckhorstbereikbaar.nl. Ook kunt u uw vragen stellen door te bellen met telefoonnummer 14070.

Met vriendelijke groet,

namens alle samenwerkende partijen in de MIRT-Verkenning,

Suzanne van Brandwijk-Willems

Omgevingsmanager Verkenning CID-Binckhorst



Achtergrondinformatie

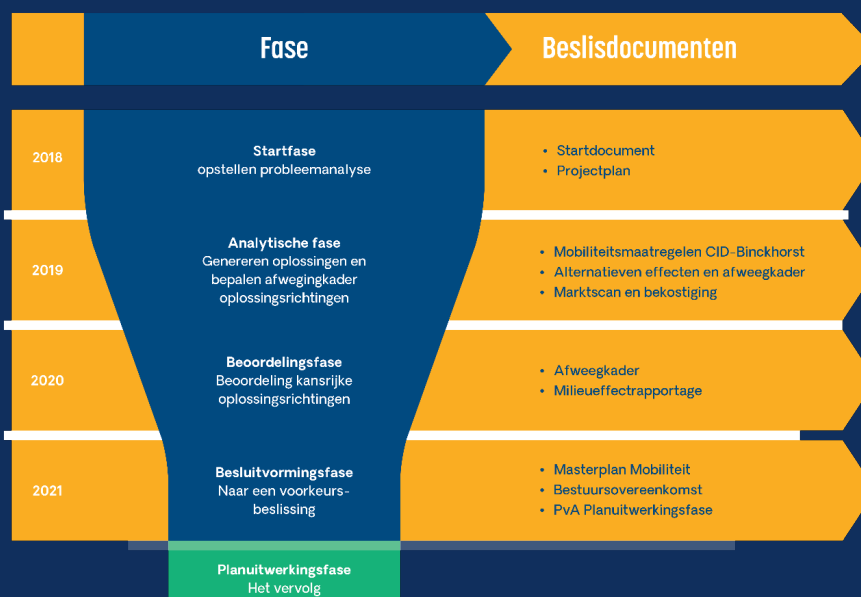
In een MIRT-Verkenning worden verschillende fasen doorlopen om van een brede verkenning te komen tot een zogenaamd voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is het alternatief dat op basis van alle onderzoeksresultaten het beste voldoet aan de doelstellingen voor het project. Het voorkeursalternatief omvat de variant voor de OV-verbinding, maar ook aanvullende maatregelen om de bereikbaarheid van het Central Innovation District en de Binckhorst te verbeteren. Dit zijn bijvoorbeeld fietsverbindingen, voorzieningen voor fiets, langzaam verkeer verbindingen en andere voorzieningen die bijdragen aan een prettig woon- en werkgebied.

Dit zijn de doelstellingen van de Verkenning:

- Door betere bereikbaarheid met openbaar vervoer, lopen en fietsen kunnen er meer woningen en banen in de Binckhorst komen. Zonder dat er meer autoverkeer nodig is. Zo neemt het tekort aan woningen af en kunnen mensen in de stad blijven wonen en werken. Ook mensen van buiten dit gebied kunnen profiteren van de werkgelegenheid.
- Er komt minder verkeer op drukke punten zoals het Rijswijkse Plein en de Binckhorstlaan. Een OV-verbinding voorkomt extra verkeer op de A4 en A12 en ontlast het spoor tussen Delft-Den Haag-Leiden.
- Door voorrang te geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer ontstaat meer ruimte in de stad voor wonen, werken en verblijven.

De fasen die in de Verkenning CID-Binckhorst worden doorlopen zijn in de onderstaande visualisatie weergegeven.

VERKENNING CID BINCKHORST HOV BEREIKBAARHEID CID-BINCKHORST





In 2019 is tijdens de eerste fase van de Verkenning CID-Binckhorst, de zogenoemde Analytische fase, onderzocht hoe de openbaar vervoer verbinding in het gebied eruit kan zien. Tijdens deze fase zijn verschillende tracés onderzocht en op hoofdlijn uitgewerkt. Ook zijn de kosten geraamd. Hieruit zijn drie mogelijkheden naar voren gekomen: een tram, lightrail of een snelle busverbinding op een eigen baan. Ook is in deze fase een plangebied gedefinieerd: het gebied waar binnen de OV-Verbinding zou kunnen komen te liggen. De resultaten van deze eerste fase van de Verkenning zijn opgenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen die te vinden is op www.binckhorstbereikbaar.nl

Op dit moment bevindt de Verkenning zich in de Beoordelings- en Besluitvormingsfase. In deze fase wordt onderzocht wat de kosten zijn van de drie opties, wat ze bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblemen in en om het gebied en wat het effect is op de omgeving (zoals ruimtegebruik, geluid, trillingen). Om een milieueffectrapportage te kunnen maken is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gemaakt. Deze beschrijft de drie vervoersopties (tram, lightrail, busverbinding) en welke milieuaspecten worden onderzocht. De komende tijd vindt het effectenonderzoek plaats, op basis van de uitgewerkte ontwerpen voor de verschillende tracés. Ook worden de kosten meer in detail dan in de vorige fase geraamd. De resultaten van alle onderzoeken komen terecht in het Masterplan Mobiliteit en de Plan-MER (milieueffectrapportage). In het Masterplan Mobiliteit wordt onderbouwd wat het voorkeursalternatief is dat naar voren komt uit de Verkenning.

Naar verwachting worden het Masterplan Mobiliteit en de Plan-MER na de zomer ter inzage gelegd voor inspraak. Gedurende zes weken kan eenieder de beide plannen inzien en een zienswijze indienen. Alle zienswijzen die worden ingediend worden vervolgens gebundeld en beantwoord in de Nota van Antwoord. Indien de ingediende zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van het Masterplan Mobiliteit of de Plan-MER wordt dit gedaan, waarna de documenten ter vaststelling worden aangeboden aan de colleges van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg. Met deze zogenaamde Voorkeursbeslissing wordt de MIRT-Verkenning afgerond, waarna het voorkeursalternatief in de zo genoemde Planuitwerkingsfase verder wordt uitgewerkt.

Wilt u meer weten over de MIRT-Verkenning CID-Binckhorst? Kijk dan op onze projectwebsite www.binckhorstbereikbaar.nl Op onze website kunt u zich ook aanmelden voor onze nieuwsbrief.



Aan de bewoners van de Broekslootkade en omliggende straten

Betreft: Tracé Broekslootkade toegevoegd aan onderzoek OV-verbinding CID Binckhorst

Datum: 15 juli 2021

Geachte bewoner(s) van de Broekslootkade en omgeving,

Sinds 2018 werken de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (MRDH), provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur & Waterstaat en Binnenlandse Zaken aan de Verkenning van een snelle, frequente openbaar vervoer (OV) verbinding tussen Den Haag Centraal en Station Voorburg over de Binckhorst, met een aansluiting naar Rijswijk en Delft. Dit doen we in afstemming met de gemeente Rijswijk. Deze OV-verbinding moet er voor zorgen dat stad en regio ook in de toekomst goed bereikbaar blijven als er extra woningen en arbeidsplaatsen bijkomen in de regio Den Haag, in het bijzonder in de Binckhorst.

Graag informeer ik u met deze brief over de laatste ontwikkelingen in deze Verkenning.

Tracéafweging OV-verbinding Binckhorst.

De afgelopen jaren zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Onlangs is duidelijk geworden dat in deze onderzoeken geen (gedocumenteerde) afweging van tracés heeft plaatsgevonden. Begin juni hebben de betrokken bestuurders daarin besloten dat deze tracéafweging opnieuw moest worden uitgevoerd. Vanaf begin juni zijn dan ook opnieuw alle denkbare tracés geïnterviewd voor deze OV-verbinding voor zowel bus, tram als lightrail. Dit is gedaan door inhoudelijk specialisten, maar ook door deelnemers aan het Platform en omwonenden die hebben deelgenomen aan de online inloopsessies die wij organiseren. In deze inventarisatie is ook een tracé via de Broekslootkade opgenomen. Op maandag 12 juli 2021 is door de bestuurders van de betrokken overheden besloten drie extra tracés toe te voegen aan de verdere onderzoeken van de Verkenning, waaronder een tracé over de Jupiterkade/Broekslootkade.

Dit betekent niet dat nu al besloten is dat er daadwerkelijk een bus- of tramverbinding door de Broekslootkade komt.

Onderzoek tracé Broekslootkade

Wat betekent dit wel? Dit tracé is één van de zes mogelijk tracés waarvan de komende maanden de effecten onderzocht gaan worden. Lees in de bijgaande nieuwsbrief meer over de onderzoeken die worden uitgevoerd.

De verwachting is dat na de zomer van 2022 een besluit wordt genomen over het tracé, en over de keuze of het bus, tram of lightrail wordt. Hiervóór wordt eerst nog een inspraakprocedure georganiseerd, waarin iedereen zijn of haar zorgen en zienswijzen kenbaar kan maken.



Betrekken van de omgeving: oproep deelname aan Platform

Tijdens de onderzoeken is de omgeving betrokken via een Platform voor bewoners, bedrijven en andere belanghebbende partijen. In dit Platform zitten vertegenwoordigers van de straten en wijken langs de verschillende tracés die tot nu toe onderzocht werden. Nu de Broekslootkade wordt toegevoegd in de Verkenning is het belangrijk dat er ook een vertegenwoordiging uit deze straat en wijk deelneemt aan dit Platform. Daarom zijn we op zoek naar bewoners die namens hun straat en het aangrenzende deel van hun wijk hieraan willen deelnemen.

Wilt u in aanmerking komen om in het Platform uw straat en wijk te vertegenwoordigen? Dan kunt u dit ons **uiterlijk zondag 15 augustus** laten weten door een email te sturen aan info@binckhorstbereikbaar.nl met hierin uw motivatie en ook de achterban die u vertegenwoordigt.

Naast het Platform wordt de brede omgeving regelmatig geïnformeerd en geraadpleegd tijdens online inloopbijeenkomsten, de website en (digitale) nieuwsbrieven. De laatste nieuwsbrief treft u aan in de bijlage bij deze bewonersbrief.

Meer informatie?

Na de zomervakantie organiseren wij een online informatiebijeenkomst om u als omwonende van de Broekslootkade uitvoerig te informeren over de Verkenning en alle onderzoeken die plaatsvinden. Als u voor die tijd al vragen hebt, dan kunt u deze stellen tijdens een speciaal online inlooppmoment op donderdag 22 juli tussen 11 uur en 12 uur. Tijdens dit inlooppmoment zijn leden van het projectteam aanwezig in een teams-meeting. U kunt zich hiervoor aanmelden via info@binckhorstbereikbaar.nl. U ontvangt dan een link met de uitnodiging.

Ook kunt u zich via dit mailadres aanmelden voor de nieuwsbrief, zodat we u voortaan per mail op de hoogte kunnen houden.

Op de website www.binckhorstbereikbaar.nl is meer informatie te vinden over de verschillende onderzoeken die zijn en nog worden uitgevoerd naar de openbaarvervoerverbinding over de Binckhorst. Heeft u nog vragen of opmerkingen? Of heeft u behoefte aan een nadere toelichting? Neem dan vooral contact met ons op via het mailadres info@binckhorstbereikbaar.nl.

Met vriendelijke groet,

Suzanne van Brandwijk-Willems

Omgevingsmanager MIRT-Verkenning CID-Binckhorst



BIJLAGE G

Persberichten

De vier persberichten over de Nota van Antwoord van de NRD, bestuurlijk overleg van juni 2021 en juli 2021 en van de intentieverklaring februari 2022 lees je hier terug.



Extra routes in Verkenning hoogwaardig openbaar vervoer CID-Binckhorst

Twee extra routes worden toegevoegd aan de Verkenning naar openbaar vervoer (OV) in het gebied CID-Binckhorst. Het gaat om het traject tussen Den Haag Centraal, de Binckhorst en Station Voorburg en een aansluiting richting Delft. Naast een route via de Binckhorstlaan en de Maanweg, voert de projectorganisatie nu ook een quick scan uit naar een nieuwe route via de Binckhorstlaan, Zonweg en Regulusweg. Verder wordt een route via de Binckhorstlaan en het bestaande tramspoor in de Prinses Mariannelaan in de Verkenning meegenomen. De uitbreiding van de Verkenning komt voort uit de zienswijzen die zijn ingediend bij de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg.

Astrid van Eekelen, wethouder Bereikbaarheid Gemeente Leidschendam-Voorburg: “Met een toename van inwoners en reizigers in een stedelijk gebied als het CID-Binckhorst is goed openbaar vervoer erg belangrijk. Tegelijkertijd willen we dat inwoners van Voorburg-West prettig en fijn kunnen blijven wonen, dat kinderen buiten kunnen spelen, dat er voldoende groen blijft en een plek om de auto te parkeren. In de 111 zienswijzen die we hebben ontvangen zijn zorgen uitgesproken over het behoud van Opa’s veldje, de scoutingvereniging en de monumentale tuin van Huygens Hofwijck. Begrijpelijke zorgen die we uiterst serieus nemen. Ook werden veel suggesties gedaan voor alternatieve routes. Er is daarom besloten om de Verkenning naar het hoogwaardig openbaar vervoer uit te breiden van één naar drie routes, waarbij bij station Voorburg ook nog steeds wordt gekeken naar een ondergrondse variant.”

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau die in het najaar 2020 ter inzage lag voor iedereen, staan de kaders voor de milieueffectrapportage beschreven. Er staat bijvoorbeeld in welke alternatieven (tracé, inpassing en type openbaar vervoer) onderzocht worden en aan welke criteria en methoden deze alternatieven worden getoetst. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft een onafhankelijk advies uitgebracht over de inhoud van het milieueffectrapport. In de Nota van Antwoord reageerden deze week de colleges van B&W van Leidschendam-Voorburg en Den Haag op de binnengekomen zienswijzen en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Nota van Antwoord zijn te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl.

Bewonersplatform

In de zienswijzen gaven veel mensen aan beter betrokken te willen worden bij het onderzoek naar de openbaar vervoer-verbinding. Deze maand start de projectorganisatie daarom met een bewonersplatform bestaande uit een vaste groep van ongeveer 15 vertegenwoordigers van bewoners en ondernemers uit Voorburg, Rijswijk en Den Haag. Onder leiding van een onafhankelijk voorzitter gaan de deelnemers van het bewonersplatform met elkaar in gesprek over de verschillende alternatieven van openbaar vervoer, de effecten op de omgeving en de voor- en nadelen van de verschillende routes. Kort na iedere bijeenkomst van het bewonersplatform vindt een online inloopsessie plaats. Hierin koppelt de projectorganisatie terug wat er is besproken en kunnen deelnemers vragen stellen.

Meer woningen, meer bedrijven, inzet op snel en frequent openbaar vervoer

Tot 2040 komen er in het Haagse Central Innovation District (CID) en de Binckhorst zo’n 25.000 woningen en 30.000 banen bij. CID-Binckhorst ligt tussen de stations Hollands Spoor, Den Haag Centraal en Voorburg. Om het gebied ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te maken is beter openbaar vervoer en uitbreiding van fiets- en looproutes noodzakelijk. Zo ontstaat een aantrekkelijk en goed bereikbaar gebied.



Robert van Asten, wethouder Mobiliteit Gemeente Den Haag: “De groei van de regio zorgt ervoor dat de druk op de woningmarkt en op het openbaar vervoer verder toeneemt. Meer woningen betekent meer reizigers. Hoogwaardig openbaar vervoer is hier een voorwaarde. Hiermee zetten we samen met het Rijk en regiopartners MRDH, gemeente Leidschendam-Voorburg en de provincie Zuid-Holland een prachtige stap voor de aanleg van het regionale ov en daarmee de ontwikkeling van dit gebied. Het CID en de Binckhorst is het economische hart van de Haagse regio met een groot regionaal en nationaal belang. We creëren hier een nieuwe autoluwe stadswijk waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan en mensen makkelijk kunnen komen en fijn kunnen wonen en werken.”

Masterplan Mobiliteit

Uit het onderzoek met nu drie opties, moet later dit jaar een voorkeursalternatief voor de route, de inpassing en type openbaar vervoer naar voren komen. Deze komen te staan in het concept Masterplan Mobiliteit. Ook hier kunnen omwonenden en belangstellenden weer op reageren. Uiteindelijk besluiten de gemeenteraden van de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg in 2022 over het Masterplan Mobiliteit.

Initiatiefnemers Verkenning

De initiatiefnemers voor de Verkenning zijn de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Ministerie en Infrastructuur en Waterstaat en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). De initiatiefnemers werken samen aan de Verkenning in de projectorganisatie MIRT-Verkenning CID-Binckhorst.

Persvragen

Nathalie Nuiten, Tel 06 51606657 nathalie.nuiten@denhaag.nl

Marije de Vries, Tel 070 3009345 mpdvries@lv.nl



PERSBERICHT

Nader onderzoek Verkenning hoogwaardig openbaar vervoer CID-Binckhorst

De afgelopen maanden hebben inwoners uit Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk veel vragen gesteld over de Verkenning naar een snelle, frequente openbaar vervoer (OV) verbinding over de Binckhorst naar station Voorburg en Rijswijk-Delft. Er zijn vragen over waarom zo'n OV verbinding nodig is, en ook over mogelijke andere tracés dan de drie tracés die nu onderdeel uitmaken van het onderzoek¹:

- tracé via de Binckhorstlaan en de Maanweg richting station Voorburg;
- tracé via Binckhorstlaan en Prinses Mariannelaan richting station Voorburg;
- tracé via Binckhorstlaan en de Geestbrugweg richting Rijswijk en Delft.

De initiatiefnemers voor de Verkenning zijn de gemeenten Den Haag en Leidschendam-Voorburg, provincie Zuid-Holland, Ministerie van Binnenlandse Zaken, Ministerie en Infrastructuur en Waterstaat en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Zij werken samen aan de Verkenning in de projectorganisatie MIRT-Verkenning CID-Binckhorst. De initiatiefnemers nemen de vragen en signalen vanuit de omgeving zeer serieus. De afgelopen weken is daarom zorgvuldig onderzocht hoe en waarom in het verleden gekomen is tot de nu voorliggende tracés. Ook is onderzocht waarom andere mogelijke tracés afgefallen zijn.

Conclusies onderzoek

Op woensdag 2 juni zijn de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek in een bestuurlijk overleg gepresenteerd aan de bestuurders van de initiatiefnemers en de wethouder Mobiliteit van de gemeente Rijswijk. Een belangrijke conclusie van het onderzoek is, dat over de afweging van verschillende tracés onvoldoende vastgelegd is. Omdat de bestuurders uiterst zorgvuldig om willen gaan met de belangen van alle betrokkenen in het gebied, hebben ze besloten dat de afweging van de verschillende mogelijke tracés alsnog moet plaatsvinden. Dit moet er voor zorgen dat voor elk mogelijk tracé helder wordt vastgelegd waarom deze wel of niet verder wordt onderzocht.

De projectorganisatie van de Verkenning is daarom per direct gestart met het onderzoeken van alle mogelijke tracés. Aan de hand van de vastgestelde objectieve criteria, waaronder haalbaarheid, maakbaarheid en betaalbaarheid, wordt bepaald welke tracés redelijkerwijs in aanmerking komen voor nader onderzoek. Daarbij komen niet alleen de verschillende tracés, maar ook de verschillende inpassingsvarianten van een OV-lijn (ondergronds, bovengronds of op maaiveld) aan de orde.

Over dit proces wordt de omgeving geïnformeerd en geraadpleegd. Zo wordt het platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbende organisaties gevraagd mee te denken over mogelijke tracés en wordt de omgeving geïnformeerd via online inloopsessies en de nieuwsbrief. Het streven is om nog voor de zomer te bepalen welke tracés meegenomen worden in het verdere onderzoek van de verkenning. Dit onderzoek wordt daarna weer opgepakt.

¹ Meer informatie over de tracés die op dit moment onderdeel uitmaken van de scope is te vinden op de projectwebsite www.binckhorstbereikbaar.nl



Voor de betrokken partijen staat zorgvuldigheid in het proces bovenaan, zodat de belangen van omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden uit de omgeving zo goed mogelijk worden behartigd.

Meer woningen, meer bedrijven, inzet op snel en frequent openbaar vervoer

In de Zuidelijke Randstad is een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In totaal moet er in deze regio tot 2040 ruimte worden gevonden voor minimaal 200.000 nieuwe woningen, waarvan Den Haag circa 50.000 nieuwe woningen bouwt. De helft van deze woningen wordt in combinatie met 30.000 banen vooral in het gebied Central Innovation District (CID)- Binckhorst toegevoegd om zo het groen in de regio te kunnen behouden. Dit levert veel meer woon-werk verkeer op in deze omgeving, en daarmee een hoge druk op het gebied. Het is belangrijk om het gebied ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. In 2018 is er daarom voor gekozen om te investeren in goede alternatieven voor de auto, zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer. In het project Verkenning CID-Binckhorst wordt gekeken naar mogelijkheden om mensen te verleiden zoveel mogelijk gebruik te maken van deze alternatieven. Hiervoor wordt een pakket aan maatregelen uitgewerkt, waarvan een snelle, frequente openbaar vervoer verbinding over de Binckhorst naar station Voorburg en Rijswijk-Delft er een is.

In de Verkenning wordt gekeken naar de mogelijke route voor deze openbaar vervoer verbinding, om met zo min mogelijk impact voor de omgeving zoveel mogelijk reizigers te vervoeren.

Persvragen

Projectorganisatie MIRT-Verkenning CID-Binckhorst namens de betrokken overheden

info@binckhorstbereikbaar.nl



PERSBERICHT

Onderzoek naar openbaar vervoer CID-Binckhorst uitgebreid met drie tracés

Er worden drie tracés toegevoegd aan het onderzoek naar een nieuwe openbaar vervoerverbinding tussen Den Haag Centraal, station Voorburg en Rijswijk/Delft via de Binckhorst. Het gaat om twee tracés via de Zonweg, waaronder één via de Melkwegstraat. En om een tracé via de Jupiterkade en Broekslootkade. Dit is op 12 juli in een bestuurlijk overleg tussen de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, provincie Zuid-Holland en het Rijk besloten. In totaal worden nu zes tracés onderzocht.

Afweging tracés

Vanaf begin juni zijn alle denkbare tracés geïnventariseerd voor een OV-verbinding voor zowel bus, tram als lightrail tussen Den Haag CS, station Voorburg en Delft via de Binckhorst en Rijswijk. Dit is gedaan door inhoudelijk specialisten, samen met het Platform voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden en de deelnemers aan de inloopsessies. Alle tracés zijn langs de lat van de drie eerder vastgelegde criteria gelegd: is een OV-verbinding technisch mogelijk op een bepaald tracé, draagt het bij aan de doelen van deze Verkenning en is het financieel haalbaar? Naar aanleiding van deze inventarisatie zijn de twee tracés via de Zonweg toegevoegd aan de Verkenning.

Het derde tracé, via de Jupiterkade en de Broekslootkade, kwam niet door de inhoudelijke beoordeling op basis van de criteria, en is daardoor minder kansrijk. Maar dit zou betekenen dat voor de doorkoppeling naar Delft en Rijswijk slechts één tracé overblijft. Daarnaast ligt er een unanieme oproep van de gemeenteraad van Leidschendam-Voorburg om dit tracé te onderzoeken. Daarom hebben de betrokken bestuurders besloten dit tracé als derde toe te voegen. Andere tracés toevoegen is ook overwogen, maar men heeft expliciet besloten dit niet te doen.

Vanuit de omgeving zijn de afgelopen weken meerdere tracés aangedragen, zoals een tracé met een eindhalte in de Binckhorst en verschillende varianten waarin het OV een lus rijdt over de Binckhorst. Deze tracés zijn niet door de inhoudelijke beoordeling gekomen, maar komen mogelijk in een later stadium in beeld bijvoorbeeld als faseringsvariant.

Onderzoek naar zes tracés

De komende periode wordt onderzocht welke bijdrage het OV op deze tracés levert aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de zuidelijke Randstad en het mogelijk maken van woningbouw in het Central Innovation District en de Binckhorst in Den Haag. Ook wordt in beeld gebracht wat de effecten zijn op onder andere de doorstroming van het verkeer in het gebied en in de regio, de verkeersveiligheid, geluid, trillingen en vele andere omgevings- en milieuaspecten.

Dit betekent dat we de komende maanden in totaal 6 tracés onderzoeken op de mogelijkheden voor een OV-verbinding en de effecten daarvan op het milieu en de omgeving. Hieronder worden de zes tracés opgesomd en op kaartbeeld weergegeven:

1. Binckhorstlaan – Zonweg – Regulusweg: bus, tram en lightrail (nieuw)
2. Binckhorstlaan – Zonweg – Melkwegstraat – Maanweg: bus (nieuw)
3. Binckhorstlaan – Maanweg: bus, tram en lightrail
4. Binckhorstlaan – Pr. Mariannelaan: bus en tram
5. Binckhorstlaan – Pr. Mariannelaan – Geestbrugweg: bus en tram
6. Binckhorstlaan – Jupiterkade – Broekslootkade: bus en tram (nieuw)



Betrekken van de omgeving

Ook in het vervolg van het onderzoek informeert en raadpleegt de projectorganisatie de omgeving, onder andere met de website, een nieuwsbrief en inloopbijeenkomsten. Het bestaande Platform met bewoners en ondernemers uit de verschillende straten en wijken wordt uitgebreid met een vertegenwoordiging uit de Broekslootkade. De omwonenden uit de omgeving van de Broekslootkade ontvangen op korte termijn een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst inclusief de mogelijkheid zich aan te melden voor het Platform. Meer informatie kunnen inwoners lezen op www.binckhorstbereikbaar.nl.

Meer woningen, meer bedrijven, inzet op snel en frequent openbaar vervoer

In de zuidelijke Randstad is een grote behoefte aan nieuwe woningen en werkgelegenheid. In totaal moet er in deze regio tot 2040 ruimte worden gevonden voor ongeveer 250.000 nieuwe woningen, waarvan Den Haag circa 50.000 nieuwe woningen bouwt. De helft van deze woningen wordt in combinatie met 30.000 banen vooral in het gebied Central Innovation District (CID)- Binckhorst toegevoegd om zo het groen in de regio te kunnen behouden. Dit levert veel meer woon-werk verkeer op in deze omgeving, en daarmee een hoge druk op het gebied. Het is belangrijk om het gebied ook in de toekomst prettig leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar te houden. In 2018 is er daarom voor gekozen om te investeren in goede alternatieven voor de auto, zoals fietsen, lopen en openbaar vervoer. In het project Verkenning CID-Binckhorst wordt gekeken naar mogelijkheden om mensen te verleiden zoveel mogelijk gebruik te maken van deze alternatieven. Hiervoor wordt een pakket aan maatregelen uitgewerkt, waarvan een snelle, frequente openbaar vervoer verbinding over de Binckhorst naar station Voorburg en Rijswijk-Delft er een is.

In de Verkenning wordt gekeken naar de mogelijke route voor deze openbaar vervoer verbinding, om met zo min mogelijk impact voor de omgeving zoveel mogelijk reizigers te vervoeren.

Persvragen

De projectorganisatie MIRT-Verkenning CID-Binckhorst namens de betrokken overheden is bereikbaar via: info@binckhorstbereikbaar.nl



Intentieverklaring MIRT-Verkenning CID-Binckhorst ondertekend

Op 24 februari 2022 is de intentieverklaring MIRT-verkenning CID-Binckhorst ondertekend. Met de intentieverklaring spreken de partijen uit dat zij zich met elkaar inspannen om te komen tot een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) verbinding van station Den Haag Centraal naar station Voorburg en Rijswijk-Delft. Samen met een aanvullend pakket aan mobiliteitsmaatregelen is de HOV-verbinding nodig vanwege de woningbouwopgave de komende jaren in CID-Binckhorst.

In de verklaring hebben de betrokken partijen allemaal hun eigen wensen en belangen benoemd en erkennen zij dat zij op onderdelen soms andere belangen hebben, zowel in de huidige fase als in de toekomstige fasen.

De volgende stap om te komen tot de HOV-verbinding is het opstellen van een bestuursovereenkomst, waarin afspraken over het te kiezen voorkeursalternatief (Masterplan Bereikbaarheid inclusief HOV-verbinding) en het vervolg worden vastgelegd.

De intentieverklaring is ondertekend door de bestuurders van de gemeente Leidschendam-Voorburg, gemeente Den Haag, gemeente Rijswijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), de provincie Zuid-Holland en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

De intentieverklaring is te vinden op www.binckhorstbereikbaar.nl onder het kopje 'Nieuws'.